

**PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN PADA PERUMAHAN KORPRI
SAMBAK INDAH, PURWODADI**

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Konsentrasi Manajemen Prasarana Perkotaan**

Oleh :

**WAHJU TRI DARMAWANTO
L4D004111**



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2006**

**PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN PADA PERUMAHAN KORPRI
SAMBAK INDAH, PURWODADI**

Tesis Diajukan Kepada
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Konsentrasi Manajemen Prasarana Perkotaan
Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro

Oleh :

**WAHJU TRI DARMAWANTO
L4D004111**

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal : 15 Desember 2006

Dinyatakan lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, 15 Desember 2006

Pembimbing II,

Pembimbing I,

M. Mukti Alie, SE, M.Si., MT

PM. Brotosunaryo, SE, MSP

**Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro**

Prof. Dr. Ir Sugiono Soetomo, DEA

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka.

Semarang, 15 Desember 2006

WAHJU TRI DARMAWANTO
NIM. L4D004111

PERSEMBAHAN

“ Sesungguhnya Allah SWT tidak akan mengubah nasib suatu kaum sehingga kaum itu mengubah apa-apa yang ada pada diri mereka (jiwanya) “ (QS. Ar-Ra’du : 13)

“ Menuntut ilmu itu wajib hukumnya bagi Muslim laki- laki dan perempuan “ (Hadist Rasul)

*TESIS INI AKU PERSEMBAHKAN UNTUK
ORANG-ORANG YANG AKU SAYANGI :
ISTRIKU FIBRIYANTIE
ANAK-ANAKKU NISA, NAURA DAN AKHDAN*

ABSTRAK

Sejalan dengan perkembangan Kota Purwodadi, maka penambahan penduduk juga semakin meningkat. Perkembangan Penduduk di Kota Purwodadi yang cepat membawa pada konsekuensi peningkatan kebutuhan akan tempat hunian. Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi sebagai salah satu perumahan yang sangat pesat perkembangannya sebagai sarana hunian bagi penduduk di Kota Purwodadi. Untuk menunjang kegiatan masyarakat maka diperlukan prasarana perumahan yaitu air bersih, drainase, sampah dan jalan. Jalan sebagai salah satu prasarana penting perumahan untuk akses keluar masuk kawasan perumahan. Lancar tidaknya akses masuk dan keluar dari kawasan perumahan ditentukan oleh kualitas maupun kuantitas prasarana jalan yang ada di kawasan perumahan tersebut. Untuk menjaga kualitas diperlukan pemeliharaan jalan yang baik di perumahan tersebut.

Prasarana jalan yang ada di Perumahan Korpri Sambak Indah mengalami kerusakan. Kerusakan tersebut tidak tertangani dikarenakan pemahaman masyarakat bahwa pemeliharaan jalan adalah wewenang pemerintah. Disisi lain pemerintah sangat terbatas alokasi pembiayaan jalan dan besarnya beban penanganan yang sudah ditanggung oleh pemerintah. Alternatif pengelolaan pemeliharaan jalan adalah dengan melibatkan masyarakat akan dapat meringankan beban pemerintah.

Tujuan penelitian ini mengetahui dan mengkaji bagaimana peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi. Metoda penelitian yang digunakan adalah metoda survei dengan pendekatan deskriptif kualitatif dan deskriptif kuantitatif. Teknik sampling yang digunakan adalah stratified random sampling dengan jumlah responden sebanyak 77 orang penghuni.

Hasil penelitian yang diperoleh ternyata kesediaan masyarakat untuk ikut berperan serta dalam aspek perencanaan berkategori cukup (50,60 %). Hal ini dikarenakan ada persepsi dengan dikelola oleh masyarakat akan mudah dalam pemilihan ruas jalan dan model konstruksinya. Semakin tinggi pendidikan menunjukkan semakin rendah kesediaan peran sertanya dalam aspek perencanaan. Pada Aspek pembiayaan tergolong rendah (37,70 %). Semakin tinggi pendapatan menunjukkan semakin tinggi kesediaan peran sertanya dalam aspek pembiayaan. Dalam aspek kelembagaan termasuk kategori tinggi (63,60 %). Hal ini menunjukkan adanya keinginan masyarakat untuk dibentuknya lembaga/paguyuban dalam mengelola jalan di lingkungan mereka. Semakin tinggi pendidikan menunjukkan semakin tinggi kesediaan peran sertanya dalam aspek kelembagaan. Pada Aspek Pengendalian termasuk kategori sangat tinggi (90.90%). Hal ini mengindikasikan kepedulian masyarakat terhadap kualitas pekerjaan pemeliharaan. Semakin tinggi pendidikan menunjukkan semakin rendah kesediaan peran sertanya dalam aspek pengendalian.

Setelah melihat hasil penelitian di atas, maka dapat direkomendasikan beberapa hal diantaranya tindaklanjut terhadap penelitian di perumahan Korpri Sambak Indah sehingga dapat meringankan beban pemerintah. Tindak lanjut tersebut mengacu pada keinginan masyarakat dalam keterlibatannya dalam aspek yang dikehendaki.

Kata Kunci : Jalan, Pemeliharaan, Peran Serta

ABSTRACT

As time goes by development of Purwodadi, so municipa of popilation moving is rapidly. Increasing number of population will bring at impact need housing as residence. Residence of Korpri Sambak Indah Purwodadi is residence moving is rapidly as housing for population at Purwodadi. For Support activity community so needed infrastructure in residence likes water, drainage, waste water and road. Road is inftrastructure very important support accesibilitas in residence. Accesibilitas at residence indicator from quality and quantity road condition. For take of quality road need road maintenance at “ Korpri Sambak Indah Residence “

There are destructed road ar residence because community understanding that road maintenance is task from government, while government have limited cost allocated for maintenance road and too many road.

The purpose of this research is inspecting the participation of Community for road maintenance at Korpri Sambak Indah Residence Purwodadi. Research methods

Use approach “ Deskriptif Qualitatif ∴. Sampling methods use simple random sampling for seventy seven responden.

Hoping from the research for know how participation of community for road maintenance at Korpri Sambak Indah Residence, Purwodadi so that can be recommended to Government for residence road policy.

Keywords : Road, Maintenance, Participation

KATA PENGANTAR

Puji Syukur Penulis sampaikan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan Taufiq dan HidayahNya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan penyusunan Tesis. Tesis ini disusun dalam rangka untuk memenuhi persyaratan mencapai derajat Sarjana S-2 pada Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Konsentrasi Manajemen Prasarana Perkotaan Universitas Diponegoro Semarang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Tesis ini masih jauh dari kesempurnaan. Tesis ini berjudul : “*Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi* ”. Pada kesempatan ini Penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak PM. Brotosunaryo, SE, MSP selaku Dosen Pembimbing I, yang telah memberikan bimbingan, pengarahan dan dorongan hingga selesainya Tesis ini.
2. Bapak M. Mukti Alie, SE, Msi, MT selaku Dosen Pembimbing II, yang telah memberikan bimbingan, pengarahan dan dorongan hingga selesainya Tesis ini.
3. Ibu Landung Esariti, ST, MPS selaku Dosen Pembahas yang telah banyak memberikan masukan demi kesempurnaan Tesis ini.
4. Bapak Okto Risdianto Manulang, ST, MT selaku Dosen Penguji yang telah banyak memberikan masukan demi kesempurnaan Tesis ini.
5. Kepala Pusbikte Departemen Pekerjaan Umum yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti pendidikan pada Program Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Konsentrasi Manajemen Prasarana Perkotaan Universitas Diponegoro.
6. Kepala Balai Pendidikan Keahlian Pembangunan Wilayah dan Teknik Konstruksi Semarang beserta staf segenap yang telah memberikan bekal pengetahuan dan fasilitas sehingga tugas ini dapat terselesaikan dengan baik.

7. Segenap Dosen Pengajar dan Pengelola Program Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro Semarang yang telah memberikan bekal pengetahuan dan fasilitas sehingga tugas ini dapat terselesaikan dengan baik.
8. Bapak Bupati Grobogan yang telah memberi kepercayaan, kesempatan dan dorongan dalam mengikuti pendidikan beserta staf.
9. Ir. Rudi Atmoko, MM Kepala Dinas Pengairan Kabupaten Grobogan yang telah memberi ijin dan kesempatan dalam mengikuti pendidikan beserta staf.
10. Seluruh keluarga, sahabat dan rekan kerja yang tiada henti-hentinya memberikan motivasi kepada penulis.
11. Istri dan anak-anakku tercinta yang dengan tulus telah memberikan dorongan dan perhatian yang besar serta telah kehilangan waktu bersama selama berlangsungnya pendidikan.
12. Rekan-rekan seangkatan Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Konsentrasi Manajemen Prasarana Perkotaan Sistem Modular yang telah memberikan bantuan hingga selesainya penyusunan Tesis ini.

Penulis sepenuhnya menyadari bahwa Tesis ini masih jauh dari sempurna, untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis membuka diri bagi saran-saran perbaikan agar Tesis ini dapat menjadi lebih baik dan terutama lagi dapat memberikan manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan.

Semarang, Desember 2006

P e n u l i s

DAFTAR ISI

	halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian	7
1.3.1 Tujuan penelitian.....	7
1.3.2 Sasaran Penelitian.....	7
1.3.3 Manfaat Penelitian.....	8
1.4 Ruang Lingkup Studi	8
1.4.1 Ruang Lingkup Substansial	9
1.4.2 Ruang Lingkup Spasial.....	10
1.5 Kerangka Pemikiran	13
1.6 Pendekatan dan Metoda Penelitian	16
1.6.1 Pendekatan Penelitian	16
1.6.2 Metoda Penelitian	17
1.6.2.1 Jenis dan Kebutuhan Data	17

	1.6.2.2 Teknik Pengumpulan Data	18
	1.6.2.3 Teknik Pengolahan dan Penyajian Data	20
	1.6.2.4 Teknik Sampling	22
	1.6.2.5 Teknik Analisis	24
	1.7 Sistematika Penulisan	28
BAB II	PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN PERUMAHAN	30
	2.1 Pengelolaan Prasarana Perumahan.....	30
	2.1.1 Pengertian Perumahan.....	30
	2.1.2 Karakteristik Prasarana Perkotaan....	30
	2.1.3 Perencanaan dan Pemeliharaan Prasarana Perumahan.....	33
	2.2 Pengelolaan Pemeliharaan Jalan.....	36
	2.2.1 Klasifikasi Jalan	36
	2.2.2 Konsep Pemeliharaan Jalan.....	43
	2.2.3 Permasalahan Pengelolaan Pemeliharaan Jalan.....	47
	2.2.4 Dasar Pendekatan Pembiayaan Pemeliharaan Jalan	53
	2.3 Peran Serta Masyarakat Perkotaan Dalam Pemeliharaan Jalan Lingkungan	54
	2.3.1 Bentuk Peran Serta Masyarakat Perkotaan.....	56
	2.3.2 Faktor-Faktor yang mempengaruhi Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Lingkungan	58
	2.3.3 Tipologi Penilaian Masyarakat Perkotaan Tentang Partisipasi..	59
	2.4 Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Lingkungan.....	63
BAB III	KAJIAN KOTA PURWODADI DAN PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH, PURWODADI	66
	3.1 Kajian Umum Kota Purwodadi.....	66
	3.1.1 Topografi	66
	3.1.2 Tata Guna Lahan	67
	3.1.2.1 Rencana Tata Guna Lahan	69
	3.1.2.2 Kondisi Eksisting Tata Guna Lahan	69
	3.1.3 Kependudukan.....	71
	3.1.4 Struktur Ruang Kawasan Terhadap Kota Purwodadi.....	71
	3.1.5 Prasarana Jalan Di Kota Purwodadi	74

3.1.5.1	Klasifikasi Jalan Di Kota Purwodadi	74
3.1.5.2	Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Di Kota Purwodadi...	74
3.2	Kajian Umum Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.....	77
3.2.1	Kondisi Fisik Dasar	77
3.2.2	Kependudukan	79
3.2.3	Kondisi Perumahan dan Fasilitas Sosial	80
3.2.4	Kondisi Prasarana	83
3.2.4.1	Prasarana Jalan	83
3.2.4.2	Air Bersih	87
3.2.4.3	Sampah	87
3.2.4.4	Drainase	89
3.2.5	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi	89
3.2.5.1	Aspek Perencanaan	89
3.2.5.2	Aspek Pembiayaan	91
3.2.5.3	Aspek Kelembagaan	92
3.2.5.4	Aspek Pengendalian dan Pengawasan	93
BAB IV	ANALISIS DAN PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN PADA PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH, PURWODADI	94
4.1	Analisis Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi Oleh Pemerintah	94
4.1.1	Aspek Perencanaan	95
4.1.2	Aspek Pembiayaan	104
4.1.3	Aspek Kelembagaan	106
4.1.4	Aspek Pengendalian dan Pengawasan	108
4.1.5	Aspek Peraturan	109
4.2	Analisa Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi	110
4.2.1	Analisis Karakteristik Masyarakat Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	110
4.2.1.1	Analisis Karakteristik Sosial	111
4.2.1.2	Analisis Karakteristik Ekonomi	115

4.2.1.3	Analisis Karakteristik Mobilitas Penduduk	119
4.2.2	Analisis Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi	121
4.2.2.1	Analisis Pemahaman Masyarakat Terhadap Kewenangan dan Kegiatan Pemeliharaan Jalan Di Lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi	122
4.2.2.2	Analisis Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi	126
4.3	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi	142
4.3.1	Aspek Perencanaan	142
4.3.1.1	Tingkat Pendidikan	143
4.3.1.2	Tingkat Pendapatan	144
4.3.2	Aspek Pembiayaan	145
4.3.2.1	Tingkat Pendidikan	145
4.3.2.2	Tingkat Pendapatan	145
4.3.3	Aspek Kelembagaan	146
4.3.3.1	Tingkat Pendidikan	147
4.3.3.2	Tingkat Pendapatan	147
4.3.4	Aspek Pengendalian dan Pengawasan.....	148
4.3.4.1	Tingkat Pendidikan	148
4.3.4.2	Tingkat Pendapatan	149
4.3.5	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	151
BAB V	PENUTUP	154
5.1	Temuan dan Kesimpulan	154
5.1.1	Temuan Studi	154
5.1.2	Kesimpulan	156
5.2	Rekomendasi	146
5.2.1	Rekomendasi untuk Pemerintah Kabupaten Grobogan (DPUK)	157
5.1.1	Rekomendasi Studi Lanjutan	158

DAFTAR PUSTAKA	159
LAMPIRAN	161

DAFTAR TABEL

Tabel	I.1	Instrumen Kebutuhan Data Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.	18
Tabel	II.1	Klasifikasi Jalan Menurut UU No. 13 Tahun 1980 dan OO No. 26 Tahun 1985	38
Tabel	II.2	Fungsi dan Peranan Jalan Yang dikaitkan dengan Penanggungjawab Pembinaan dan Pendanaan	42
Tabel	II.3	Variabel Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Lingkungan	65
Tabel	III.1	Luas Wilayah Berdasarkan Penggunaan Lahan Di Kota Purwodadi	67
Tabel	III.2	Kondisi Perumahan di Kota Purwodadi	73
Tabel	III.3	Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kota Purwodadi Th. 2002 d/d 2006 ...	75
Tabel	III.4	Realisasi Pemeliharaan Jalan di Kota Purwodadi terhadap Target Pemeliharaan	76
Tabel	III.5	Pembiayaan Pemeliharaan Jalan di Kota Purwodadi terhadap Total Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kabupaten	76
Tabel	III.6	Jumlah Penduduk Perumahan Korpri Sambak Indah Dirinci Berdasarkan Wilayah RW dan RT.....	79
Tabel	III.7	Jumlah dan Keadaan Fasilitas Sosial	83
Tabel	III.8	Keadaan Jalan Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi Bulan Juni 2006.....	83
Tabel	III.9	Kegiatan Pemeliharaan Jalan Yang Perbah Dilakukan Masyarakat	90
Tabel	IV.1	Tahap Perencanaan Yang Sudah Dilakukan	97
Tabel	IV.2	Prosentase Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Terhadap Pemviayaan Jalan di Kabupaten Grobogan Tahun 2002 - 2006.....	104
Tabel	IV.3	Tabel Pengelompokan Jalan Lingkungan di Kota Purwodadi.....	105
Tabel	IV.4	Analisa Karakteristik Sosial Masyarakat	112
Tabel	IV.5	Analisa Karakteristik Ekonomi Masyarakat	116
Tabel	IV.6	Analisa Karakteristik Mobilitas Penduduk	119
Tabel	IV.7	Analisa Pemahaman Masyarakat Terhadap Kewenangan Kegiatan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	122
Tabel	IV.8	Analisa Pemahaman Masyarakat Terhadap Kegiatan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi Yang Pernah Dilakukan	124
Tabel	IV.9	Analisa Pemahaman Masyarakat Terhadap Kegiatan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi Yang Pernah Dilakukan Pada Periode Tahunan	125
Tabel	IV.10	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Secara Umum	126

Tabel	IV.11	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Ditinjau Dalam Bentuk Pemikiran, Ide dan Gagasan	128
Tabel	IV.12	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Ditinjau Dalam Bentuk Biaya	129
Tabel	IV.13	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Ditinjau Dalam Bentuk Tenaga	131
Tabel	IV.14	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Ditinjau Dari Aspek Perencanaan	133
Tabel	IV.15	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Ditinjau Dari Apek Pembiayaan	135
Tavbel	IV.16	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Ditinjau Dari Aspek Kelembagaan.....	138
Tabel	IV.17	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Ditinjau Dari Aspek Pengendalian	140
Tabel	IV.18	Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Ditinjau Dari Aspek Perencanaan, Pembiayaan, Kelembagaan dan Pengendalian Dengan Faktor=Faktor Yang mempengaruhinya	152

DAFTAR GAMBAR

Gambar	1.1	Peta Administrasi Kota Purwodadi.....	11
Gambar	1.2	Peta Lokasi Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi	12
Gambar	1.3	Kerangka Pemikiran Peran Serta mAsyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	15
Gambar	1.4	Tahapan Analisis Skema Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	28
Gambar	2.1	Perkembangan atau Pembentuk Kota (<i>Urban Sprawl</i>)	31
Gambar	2.2	Komponen Prasarana Kota Sebagai <i>Input-Output</i> Bagi Penduduk ...	32
Gambar	2.3	Hirarki Jalan Berdasarkan Peranannya	37
Gambar	2.4	Pengelompokan Jalan, Pelimpahan dan Penyerahan Kewenangan ...	41
Gambar	2.5	Laju Penurunan Kualitas Pelayanan Jalan	46
Gambar	2.6	Tipologi Penilaian Masyarakat Tentang Partisipasi	62
Gambar	3.1	Peta Rencana Tata Guna Lahan Kota Purwodadi	69
Gambar	3.2	Kondisi Eksisting Tata Guna Lahan Tahun 2003.....	70
Gambar	3.3	Peta Administrasi Kota Purwodadi BWK III	78
Gambar	3.4	Rumah di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi Yang Masih Asli (Tipe 21)	81
Gambar	3.5	Rumah di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi Yang Sudah Di Renovasi	81
Gambar	3.6	Peta Kondisi Rumah Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	81
Gambar	3.7	Kerusakan Jalan Yang Ada di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	82
Gambar	3.8	Kerusakan Jalan Yang Ada di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	84
Gambar	3.9	Peta Kerusakan Jalan Yang Ada di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	86
Gambar	3.10	Peta Jaringan Sampah Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	88
Gambar	3.11	Tahapan Perencanaan Yang Pernah Dilakukan Oleh Masyarakat ...	90
Gambar	3.12	Skema Kelembagaan Pelaksana Pemeliharaan Jalan Pada Tingkat RW dan RT	92
Gambar	4.1	Bagan Organisasi Pelaksanaan Kegiatan Pemeliharaan Jalan Lingkungan	107
Gambar	4.2	Tingkat Pendidikan Penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	113

Gambar	4.3	Kepemilikan Tempat Tinggal Penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	115
Gambar	4.4	Pekerjaan Utama Penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	117
Gambar	4.5	Penghasilan Penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	118
Gambar	4.6	Cara Mencapai Lokasi Pekerjaan Penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	120
Gambar	4.7	Pemahaman Masyarakat Tentang Kewenangan Kegiatan Pemeliharaan Jalan Lingkungan DI Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi	123 126
Gambar	4.8	Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Secara Umum	
Gambar	4.9	Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Ditinjau Dalam Bentuk Pemikiran, Ide dan Gagasan	128
Gambar	4.10	Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Ditinjau Dalam Bentuk Biaya	130
Gambar	4.11	Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Ditinjau Dalam Bentuk Tenaga	131
Gambar	4.12	Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Ditinjau Dari Aspek Perencanaan	133
Gambar	4.13	Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Ditinjau Dari Aspek Pembiayaan	136
Gambar	4.14	Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Ditinjau Dari Aspek Kelembagaan	138
Gambar	4.15	Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Ditinjau Dari Aspek Pengendalian	140 144
Gambar	4.16	Derajat Kesiediaan Peran Serta Masyarakat Dari Aspek Perencanaan	146
Gambar	4.17	Derajat Kesiediaan Peran Serta Masyarakat Dari Aspek Pembiayaan	
Gambar	4.18	Derajat Kesiediaan Peran Serta Masyarakat Dari Aspek Kelembagaan.....	148
Gambar	4.19	Derajat Kesiediaan Peran Serta Masyarakat Dari Aspek Pengendalian.....	150
Gambar	4.20	Perbandingan Kesiediaan Peran Serta Masyarakat Antar Aspek Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Korpri Sambak Indah Purwodadi	151

DAFTAR LAMPIRAN

DAFTAR KUESIONER	161
LAMPIRAN OUTPUT KUESIONER	170
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	178

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi perkotaan di Indonesia, kota-kota di Indonesia juga mengalami pertumbuhan penduduk yang sangat pesat. Jumlah penduduk Indonesia pada akhir Pembangunan Jangka Panjang (PJP) II diperkirakan mencapai sekitar 260 juta. Jumlah penduduk perkotaan meningkat dengan laju pertumbuhan 5,5 % per tahun dalam kurun waktu 1980-1990, jauh lebih tinggi dari pertumbuhan nasional yang hanya 1,97 % per tahun. Tingkat pertumbuhan tersebut jauh lebih tinggi bila dibandingkan dengan laju pertumbuhan penduduk perdesaan yang hanya 0,8 % per tahun. Kondisi tersebut telah mengakibatkan semakin meningkatnya proporsi penduduk yang tinggal di daerah perkotaan, yaitu dari 32,8 juta jiwa atau 22 % dari total penduduk pada tahun 1980 menjadi 65 juta jiwa atau 35 % pada tahun 1993 dan mencapai 155 juta jiwa atau 60 % pada akhir PJP II (Tjahyati, 1996).

Urbanisasi yang pesat telah meningkatkan kebutuhan pelayanan perkotaan, sementara pembangunan prasarana kota tidak dapat mengejar peningkatan kebutuhan prasarana dan sarana seperti: air bersih, sanitasi, perumahan murah, pelayanan kesehatan dan transportasi. Tanpa Program dan kebijaksanaan yang tepat, keadaan ini akan menjadi semakin parah (Rukmana, 1993 : 29)

Kota merupakan konsentrasi berbagai kegiatan dan kota mempunyai fungsi sebagai kolektor maupun distributor barang dan jasa untuk memenuhi

kebutuhan internal maupun eksternal dalam wilayah kota tersebut (Yunus, 2005:32).

Menghadapi masalah kekurangan prasarana kota dan pertumbuhan penduduk perkotaan yang pesat, Pemerintah harus menerapkan strategi dalam upaya pencapaian sasaran penyediaan prasarana fisik dengan suatu rencana dan program dalam mengantisipasi pertumbuhan perkotaan dimasa yang akan datang.

Perkembangan Penduduk yang cepat tersebut membawa pada konsekuensi peningkatan kebutuhan akan tempat hunian, seperti ketersediaan akan perumahan. Kebutuhan akan perumahan merupakan hak mendasar sebagai warga negara. Untuk melayani peningkatan kebutuhan perumahan telah banyak upaya yang dilakukan oleh pemerintah maupun swasta khususnya dalam pengadaan perumahan berikut prasarana lingkungan. Sesuai dengan Permendagri No. 1 tahun 1987, pembangunan kawasan perumahan yang dibangun oleh developer harus dilengkapi dengan fasilitas dan utilitas, seperti fasilitas umum maupun fasilitas sosial sesuai dengan ijin membangun perumahan yaitu ijin lokasi, persyaratan dari Badan Pertanahan Nasional (Permendagri No. 1 tahun 1987)

Kondisi yang ada sekarang menunjukkan pembangunan kawasan perumahan baik yang dibangun oleh pemerintah maupun swasta penyediaan prasarana fisik, fasilitas umum maupun fasilitas sosial sangat sedikit. Salah satu prasarana fisik yang sangat dibutuhkan oleh warga di kawasan perumahan adalah prasarana jalan.

Prasarana jalan sangat dibutuhkan oleh warga di kawasan perumahan guna memudahkan mobilitas mereka dalam masuk maupun keluar di kawasan perumahan.

Lancar tidaknya akses masuk dan keluar dari kawasan perumahan yang ditentukan oleh kualitas maupun kuantitas prasarana jalan yang ada di kawasan perumahan tersebut.

Akibat bertambahnya beban terhadap jalan mengakibatkan keriput – keriput pada jalan, sehingga kualitas jalan akan cepat menurun dan umur layanannya tidak dapat dipertahankan sesuai dengan rencana. Untuk menjaga agar kualitas jalan tidak menurun, maka diperlukan pemeliharaan terhadap jalan. Pemeliharaan jalan terkait dengan tingkat kerusakan jalan yang terjadi. Semakin besar tingkat kerusakan jalan maka semakin besar pula biaya pemeliharaan yang harus dikeluarkan.

Menurut PP No. 26 Tahun 1985 tentang jalan, Pemeliharaan Jalan adalah penanganan jalan yang meliputi perawatan, rehabilitasi, penunjangan dan peningkatan. Pemeliharaan rutin adalah penanganan yang diberikan hanya terhadap lapis permukaan yang sifatnya untuk meningkatkan kualitas berkendara (*riding quality*), tanpa meningkatkan kekuatan struktural dan dilakukan sepanjang tahun. Sementara itu, pemeliharaan berkala merupakan pemeliharaan jalan pada waktu tertentu dan sifatnya meningkatkan kemampuan struktural. Peningkatan jalan adalah penanganan jalan guna memperbaiki pelayanan jalan yang berupa peningkatan struktural dan atau geometriknya agar mencapai tingkat pelayanan yang direncanakan.

Untuk bisa tetap melakukan pemeliharaan jalan dalam rangka menjaga tingkat pelayanan jalan tentunya dibutuhkan pembiayaan yang cukup sehingga pelaksanaan periodik pemeliharaan jalan baik rutin maupun berkala tetap bisa dilaksanakan.

Sumber pembiayaan penanganan jalan di kawasan perumahan yang dibangun oleh Pengembang masih merupakan tanggung jawab Pengembang selama belum diserahkan kepada pemerintah, sedangkan untuk perumahan yang dibangun oleh pemerintah, pembiayaan pemeliharaan selama ini yang dipergunakan masih selalu mengandalkan pembiayaan dari Pemerintah (APBD Kab/Kota). Keterbatasan pembiayaan oleh pemerintah dikarenakan banyaknya prasarana jalan yang harus ditangani sehingga mengakibatkan tidak semua ruas jalan dapat ditangani, disamping itu hasil kualitas penanganannya pun tidak maksimal. Hal ini tentu saja berpengaruh terhadap tingkat pelayanan jalan di kawasan perumahan. Penggalan alternatif terhadap sumber pembiayaan pemeliharaan jalan perlu dikembangkan sebagai upaya mengurangi beban Pemerintah yang sudah terlalu besar dalam pemeliharaan prasarana jalan.

Salah satu alternatif pembiayaan yang dapat dikembangkan adalah menggali peran serta masyarakat kota dalam perannya membantu meringankan beban pembiayaan pemeliharaan jalan lingkungan di kawasan perumahan. Masyarakat perumahan sebagai salah satu pengguna jalan diharapkan dapat memberi kontribusi dalam pemeliharaan jalan di kawasan perumahan. Untuk mendapatkan partisipasi masyarakat dalam pembiayaan pemeliharaan jalan yang

proporsional, tentunya juga melihat kemampuan (*ability*) masyarakat dalam pembiayaan tersebut.

Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi merupakan salah satu perumahan yang ada di Kota Purwodadi. Perumahan ini dibangun oleh pemerintah dan sebagian besar masyarakatnya adalah Pegawai Negeri Sipil (PNS) Golongan II dan III. Perumahan Korpri Sambak Indah merupakan salah satu perumahan yang mempunyai permasalahan di bidang prasarana terutama pemeliharaan prasarana jalan lingkungan dikawasan perumahan tersebut.

Untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan tentunya dibutuhkan pengelolaan pemeliharaan jalan yang terencana dan terprogram mencakup aspek perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendaliannya.

Adanya kerusakan jalan lingkungan pada perumahan Korpri Sambak Indah mengindikasikan bahwa tidak adanya pengelolaan pemeliharaan jalan yang baik di kawasan perumahan tersebut. Pemahaman masyarakat perumahan bahwa penanganan pemeliharaan jalan di lingkungan perumahan adalah tanggung jawab pemerintah.

Pemerintah Kabupaten Grobogan pernah memberikan stimulan dana sebesar Rp. 200 juta pada tahun 1998-2000 untuk pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah. Disisi lain Pemkab Grobogan mempunyai luas wilayah yang sangat besar sehingga mempunyai beban untuk memelihara ruas jalan kabupaten/kota setiap tahunnya.

Dengan penanganan panjang jalan yang besar dan alokasi dana yang terbatas tentunya sangat memberatkan Pemkab Grobogan dalam mengelola

pemeliharaan jalan termasuk penanganan jalan lingkungan dikawasan perumahan. Alternatif pengelolaan dengan melibatkan unsur masyarakat merupakan salah satu alternatif kebijakan yang dapat diambil untuk meringankan dan membantu beban Pemerintah.

Memperhatikan pada uraian latar belakang diatas, kiranya menarik untuk dilakukan kajian peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah guna mempertahankan tingkat pelayanan jalan lingkungan di kawasan tersebut, dimana dalam pemeliharaan jalan ini akan dilihat pada aspek manajemen yaitu aspek perencanaan, aspek pembiayaan, aspek kelembagaan dan aspek pengendalian.

1.2 Rumusan Masalah

Adanya kerusakan jalan lingkungan pada Perumahan Korpri Sambak Indah dan tidak adanya upaya perbaikan baik dari masyarakat maupun pemerintah menjadikan menurunnya tingkat pelayanan jalan lingkungan dikawasan perumahan tersebut. Pemahaman masyarakat bahwa tanggungjawab pemeliharaan adalah masih tanggungjawab pemerintah dan disisi lain keterbatasan pendanaan pemerintah kabupaten menjadikan ruas jalan lingkungan dikawasan Perumahan Korpri Sambak Indah semakin tidak terpelihara. Alternatif pemeliharaan jalan dengan melibatkan unsur masyarakat di kawasan perumahan merupakan salah satu alternatif kebijakan yang dapat diambil untuk meringankan beban pemerintah kabupaten.

Dari latar belakang permasalahan tersebut maka pertanyaan penelitian (*research question*) yang diangkat dalam studi ini adalah “ **Bagaimanakah peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi ? “**

Peran serta masyarakat dalam hal ini adalah bagaimana keterlibatan masyarakat, sedangkan pengelolaan pemeliharaan jalan adalah pengelolaan dalam aspek perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian. Jadi dalam hal ini bagaimana keterlibatan masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan meliputi aspek perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian.

1.3 Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk “ **Mengetahui dan mengkaji peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi “**

1.3.2 Sasaran Penelitian

Turunnya kualitas jalan, terbatasnya pembiayaan pemeliharaan jalan serta alternatif pembiayaan dari masyarakat kota, maka secara garis besar sasaran penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Mengidentifikasi pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi ditinjau dari aspek Perencanaan, Pembiayaan, Kelembagaan dan Pengendalian yang telah dilakukan oleh Pemerintah.

- b. Mendeskripsikan peran serta masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah dalam keterlibatannya dalam pengelolaan pemeliharaan jalan ditinjau dari aspek Perencanaan, Pembiayaan, Kelembagaan dan Pengendalian.
- c. Mengidentifikasi peran serta masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah dalam keterlibatannya dalam pengelolaan pemeliharaan jalan dengan melihat karakter sosial ekonomi masyarakat dan ditinjau dari aspek Perencanaan, Pembiayaan, Kelembagaan dan Pengendalian.
- d. Menganalisis peran serta masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah dalam keterlibatannya untuk pengelolaan pemeliharaan jalan dengan melihat karakter sosial ekonomi masyarakat dan ditinjau dari aspek Perencanaan, Pembiayaan, Kelembagaan dan Pengendalian.
- e. Menyimpulkan dan merekomendasikan peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan dari hasil temuan studi kepada Pemerintah.

1.3.3 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah :

- a. Bagi Pemerintah, hasil penelitian yang berupa penggalan peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan di perumahan Sambak Indah Purwodadi, akan bermanfaat dalam melihat sejauh mana derajat keinginan masyarakat dalam membantu Pemerintah menangani pemeliharaan jalan di kawasan tersebut. Disamping itu efisiensi terhadap anggaran jalan bisa dimanfaatkan untuk pemeliharaan atau pengembangan jalan yang lain. Dimasa yang akan datang akan membantu Pemerintah dalam mengambil kebijakan pemeliharaan jalan di Kota Purwodadi secara umum.

- b. Bagi Masyarakat, hasil penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemikiran yang kritis dan responsif, juga menjadi sarana pendidikan yang obyektif agar selalu tanggap dalam merespon setiap rencana kebijakan pembangunan di Pemerintah Kabupaten terutama di kota Purwodadi.
- c. Bagi Ilmu Pengetahuan di bidang Perencanaan Wilayah dan Kota, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai literatur maknawi guna mengupas berbagai kajian lebih lanjut tentang peran serta masyarakat dalam pemeliharaan prasarana perkotaan, khususnya peran serta masyarakat dalam pemeliharaan di sektor jalan lingkungan.

1.4. Ruang Lingkup Studi

Ruang lingkup penelitian ini mencakup lingkup substansial dan lingkup spasial. Lingkup substansial merupakan penjelasan mengenai batasan substansi penelitian yang berkaitan dengan substansi-substansi inti dari topik penelitian. Sedangkan lingkup spasial merupakan penjelasan mengenai batasan wilayah penelitian yang berkaitan dengan wilayah penelitian yang dikaji.

1.4.1 Ruang Lingkup Substansial

Dari Topik yang telah ditetapkan yaitu : Peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi, maka ada 3 hal yang perlu didefinisikan dan dibatasi supaya tidak mengalami pengertian bias. Pembatasan substansi pada penelitian ini adalah :

- a. Analisis pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah meliputi aspek perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian yang dilakukan oleh pemerintah.

- b. Evaluasi peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dalam aspek perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan Pengendalian.
- c. Analisis peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dengan melihat karakteristik sosial ekonomi masyarakat dan ditinjau dalam aspek perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan Pengendalian.

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas, maka penelitian ini dapat dijelaskan dan dibatasi sebagai “Mendeskripsikan peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi, dimana dalam pengelolaan dikaitkan dengan 4 (empat) unsur manajemen yaitu perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian dalam pemeliharaan jalan di lokasi studi”.

1.4.2 Ruang Lingkup Spasial

Dalam penelitian ini obyek yang digunakan adalah masyarakat pada Kawasan Perumahan Korpri Sambak Indah Kota Purwodadi. Perumahan ini terletak di Kelurahan Danyang Kecamatan Purwodadi.

Total Luas Perumahan ini mencapai 2,70 Ha dan dihuni sekitar 325 Kepala Keluarga (KK) atau sekitar 1280 warga. Secara statistik Perumahan ini banyak dihuni oleh Pegawai Negeri Sipil (PNS) sekitar 62,30 %.

Untuk memberikan gambaran yang jelas tentang ruang lingkup wilayah studi pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi, dapat dilihat pada gambar I.1 dan I.2.

1.5 Kerangka Pemikiran

Sebagaimana disebutkan dalam perumusan masalah bahwa adanya kerusakan jalan di Perumahan Korpri Sambak Indah dan tidak adanya upaya perbaikan baik dari masyarakat maupun pemerintah sehingga menurunnya tingkat pelayanan jalan dikawasan perumahan tersebut. Alternatif pemeliharaan jalan dengan melibatkan unsur masyarakat di kawasan perumahan merupakan salah satu alternatif kebijakan yang dapat diambil untuk meringankan beban pemerintah kabupaten. Deskripsi mengenai peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah diperlukan untuk mengetahui sejauh mana kesediaan masyarakat untuk ikut berperan serta dalam pengelolaan pemeliharaan jalan dilingkungan mereka.

Kerangka pemikiran ini bertujuan untuk menjelaskan pokok-pokok pembahasan yang ada. Perkembangan kota mengakibatkan pertumbuhan penduduk kota Purwodadi semakin besar. Seiring dengan pertumbuhan penduduk diperlukan kebutuhan perumahan sebagai tempat hunian bagi masyarakat di Kota Purwodadi. Penyediaan prasarana jalan di perumahan sangat dibutuhkan untuk mendukung aktivitas kegiatan masyarakat. Pemeliharaan jalan di perumahan sangat diperlukan guna mempertahankan tingkat pelayanan jalan.

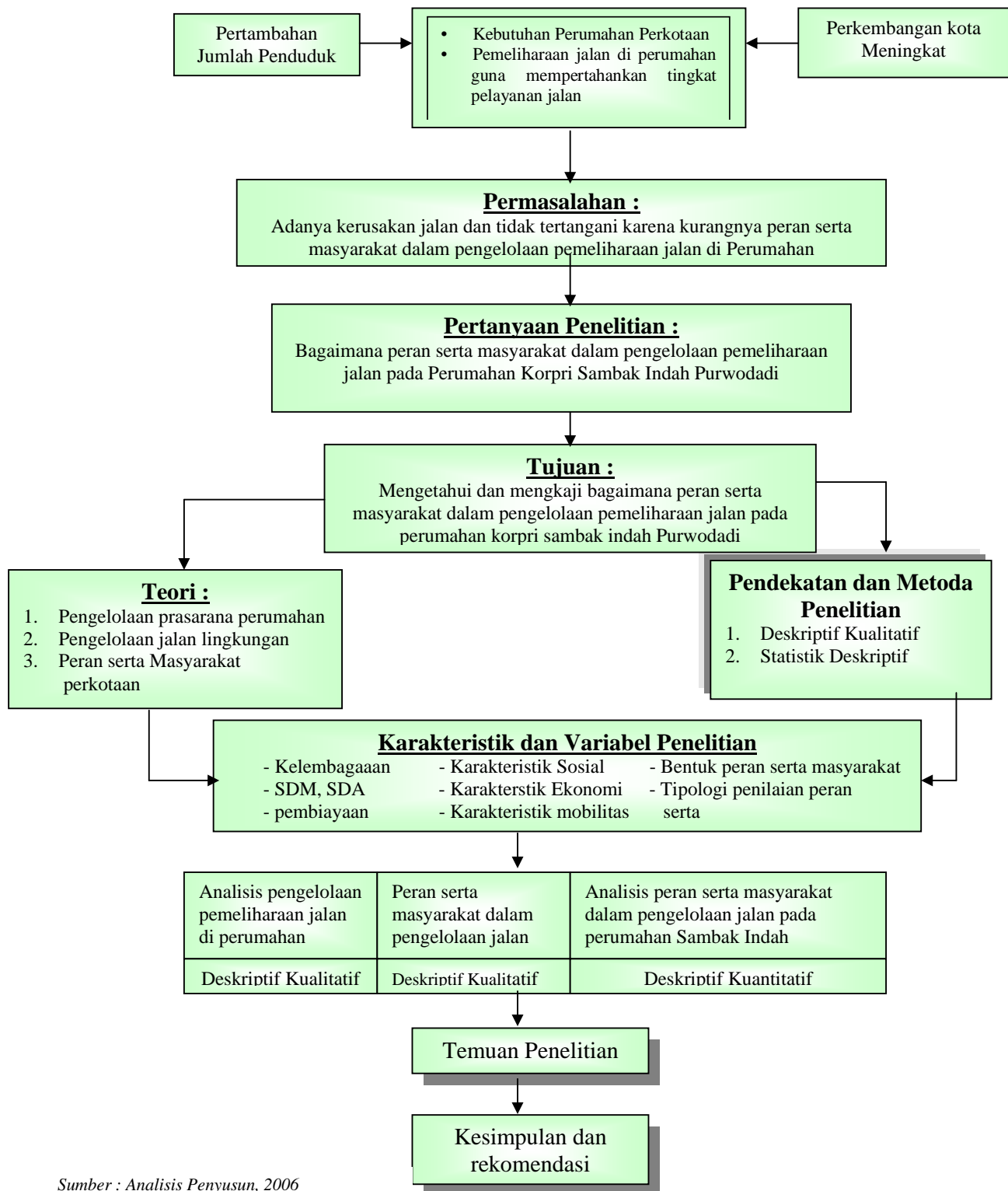
Adanya kerusakan jalan di Perumahan Korpri Sambak Indah dan tidak adanya upaya perbaikan baik dari masyarakat maupun pemerintah menjadikan menurunnya tingkat pelayanan jalan dikawasan perumahan tersebut. Alternatif pemeliharaan jalan dengan melibatkan unsur masyarakat di kawasan perumahan

merupakan salah satu alternatif kebijakan yang dapat diambil . Selanjutnya dari permasalahan yang ada muncul pertanyaan penelitian (*Research Question*).

Dari pertanyaan penelitian yang ada maka ditetapkan tujuan penelitian yaitu mengetahui dan mengkaji bagaimana peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan. Landasan teori dapat digunakan sebagai referensi atau pedoman dalam membandingkan aspek normatif dan kondisi yang ada. Pendekatan studi menggunakan pendekatan kuantitatif sedangkan metoda penelitian menggunakan deskriptif kualitatif, deskriptif kuantitatif dan analisa skoring.

Variabel penelitian diperlukan untuk mencari indikator-indikator dalam penelitian. Dengan menggunakan variabel penelitian maka dilakukan beberapa analisa. Analisis pengelolaan pemeliharaan jalan untuk melihat sejauh mana pemeliharaan jalan yang ada dilihat dari perencanaan, kelembagaan, pembiayaan. Analisis karakteristik masyarakat untuk melihat karakteristik masyarakat meliputi karakter sosial, karakter ekonomi dan karakter mobilitas penduduk. Analisis peran serta masyarakat untuk melihat peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan

Dari hasil penelitian ini diharapkan ada hasil dan nantinya dapat direkomendasikan untuk kebijakan pemerintah kabupaten dalam pemeliharaan jalan di perumahan. Untuk memberikan gambaran yang lebih skematis atas uraian kerangka pemikiran diatas, maka dapat dilihat pada gambar berikut ini :



GAMBAR 1.3
KERANGKA PEMIKIRAN
PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN PADA PERUMAHAN KORPRI
SAMBAK INDAH PURWODADI

1.6 Pendekatan dan Metoda Penelitian

1.6.1 Pendekatan Penelitian

Sebagai upaya mengembangkan penelitian agar dapat menyelesaikan atas permasalahan yang timbul dalam mengetahui Bagaimana peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi. Pendekatan ini gunanya untuk memberi batasan sudut pandang terhadap materi yang akan dianalisis, sehingga perlu dilakukan beberapa pendekatan teknik analisis, dimana pendekatan yang digunakan adalah Pendekatan Kuantitatif dengan metode penelitian deskriptif kualitatif.

Metode deskriptif kualitatif yaitu satu metode penelitian yang digunakan dalam mengumpulkan informasi tentang keadaan yang sedang berlangsung pada saat itu. Tujuan dari metode ini adalah untuk menggambarkan keadaan yang ada pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab akibat melalui identifikasi dari gejala yang ada dari permasalahan. Metode ini dapat dipergunakan secara luas sehingga dapat membantu peneliti dalam melakukan identifikasi atas variable yang ada. Pada metode penelitian ini ada dua kriteria dalam suatu sistem pengelompokan untuk menjadi informasi tersebut cocok dengan yang lainnya. Dalam metode deskriptif kualitatif ini ada beberapa hal yang dapat digunakan langsung yaitu :

- Informasi deskriptif dapat langsung difokuskan pada satu pokok teoritis, membolehkan perluasan konsep-konsep suatu perspektif teoritis yang ada pada temuan yang membuktikan kebenaran peramalan yang dibuat dalam teori.

- Informasi deskriptif dapat menggarisbawahi aspek-aspek metodologi yang penting dari kumpulan dan penafsiran data.

1.6.2 Metoda Penelitian

1.6.2.1 Jenis dan Kebutuhan Data

Untuk memperoleh gambaran permasalahan secara tepat serta untuk mendukung keakuratan hasil dari upaya mengetahui peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi, dibutuhkan adanya data yang layak (terpercaya, terbaru dan relevan dengan permasalahan yang diteliti) dan mampu menunjang terlaksananya proses analisa terhadap tema yang diteliti.

Adapun jenis data yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

- a. RDTRK Kota Purwodadi Tahun 2003 – 2013
- b. Data Monografi Desa Danyang Kecamatan Purwodadi
- c. Data Perumahan di Kota Purwodadi
- d. Data alokasi penanganan jalan kabupaten dan kota Purwodadi

Tahun 2002 – 2006

Lebih rinci, data-data yang dibutuhkan untuk mendukung ” peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi tersebut, dapat dilihat lebih jelasnya pada tabel berikut ini :

TABEL I.1
INSTRUMEN KEBUTUHAN DATA
PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PEMELIHARAAN JALAN
PADA PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH PURWODADI

No.	Variable	Kebutuhan Data	Jenis Data	Sumber Data	Tahun
1.	SDM, SDA	- Jumlah personil - Kualitas SDM - Ketersediaan SD Alat	Data Sekunder	DPUK, Bappeda	2002-2006
2.	Pembiayaan	- Sumber Dana - Besarnya anggaran - mekanisme anggaran	Data Sekunder	DPUK, Bappeda	2002-2006
3.	Kelembagaan	- Bagan Kerja - Pengelompokan Kerja	Data Sekunder	DPUK	2002-2006
4.	Kebijakan	- Peraturan Perundang-undangan	Data Sekunder	DPUK	2002-2006
5.	Karakter Sosial	- Tingkat pendidikan - Status kependudukan	Data Sekunder	BPS, Kelurahan	2006
6.	Karakter Ekonomi	- Tingkat pendapatan - Tingkat pengeluaran	Data Sekunder	BPS, Kelurahan	2006
7.	Karakter mobilitas Pddk	- Lokasi rumah	Data Sekunder	BPS, Kelurahan	2006
8.	Bentuk peran serta	- Bentuk pemikiran - Bentuk tenaga - Bentuk sosial	Data Primer (kuesioner)	Masyarakat perumahan	2006
9.	Tipologi partisipasi	- Manipulasi - Terapi - Informasi - Konsultasi - Perujukan - Kemitraan - Pelimpahan kekuasaan - Kontrol masyarakat	Data Primer (Kuesioner)	Masyarakat perumahan	2006

Sumber : Analisis Penyusun, 2006

1.6.2.2 Teknik Pengumpulan Data

Tahapan ini merupakan tahap lanjutan sebelumnya yang meliputi dua tahap yaitu tahapan pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan teknik penyebaran wawancara terhadap instansi yang terkait (pemerintah, para ahli, *planner*, masyarakat). Keuntungan penggunaan teknik adalah pertanyaan yang diajukan memiliki

sistematika yang sesuai dengan yang dikehendaki oleh peneliti dan dengan jumlah responden yang disesuaikan dengan kebutuhan dalam penelitian, serta waktu yang lebih pendek (Koentjaraningrat, 1993). Dipilihnya teknik kuesioner karena teknik ini tepat sebagai alat untuk memperoleh data yang luas dari kelompok orang atau anggota masyarakat yang beraneka ragam. Tujuannya untuk memperoleh informasi dengan reliabilitas serta validitas setinggi mungkin (Adi dan Prasadja, 1991). Terdapat dua teknik pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam proses penelitian, yaitu teknik pengumpulan data melalui kegiatan pengumpulan data primer dan teknik pengumpulan data sekunder.

a. Survei Data Primer

Kegiatan pengumpulan data primer dilakukan melalui metoda survei yang bertujuan untuk mengumpulkan data untuk memperoleh data yang secara langsung dari obyek di lokasi penelitian. Kegiatan pengumpulan data primer ini meliputi kegiatan penyebaran **kuesioner** kepada masyarakat penghuni perumahan untuk mengetahui persepsi masyarakat tentang pengelolaan pemeliharaan dan peran serta mereka dan **wawancara** kepada Instansi pemerintah (DPUK dan Bappeda) untuk melihat sejauh mana kebijakan pemerintah di bidang jalan terutama pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.

Dengan pertimbangan bahwa proses penentuan responden merupakan tahapan yang paling menentukan dalam keberhasilan pelaksanaan metode analisis deskriptif kualitatif, maka pada tahap ini ditentukan kriteria dasar yang akan

digunakan dalam menyeleksi responden. Kriteria-kriteria tersebut adalah sebagai berikut :

1. Dinas terkait yang mempunyai kewenangan dan pengetahuan di dalam kebijakan pemerintah daerah sekitar rencana pemeliharaan jalan lingkungan, diantaranya adalah :
 - Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Grobogan
 - Bappeda Kabupaten Grobogan
2. Masyarakat Penghuni Perumahan yang tinggal pada kawasan yang dijadikan sebagai obyek dan responden penelitian.

b. Survei Data Sekunder

Pengumpulan data tidak langsung dari sumber/obyeknya, data ini dapat diperoleh melalui buku bacaan, dokumen penelitian atau melalui kajian literatur. Sumber yang terkait bisa dari institusi pemerintah, pendidikan, maupun swasta.

1.6.2.3 Teknik Pengolahan dan Penyajian Data

a. Teknik Pengolahan Data

Kegiatan pengolahan data merupakan suatu proses yang mencakup tahapan-tahapan pemilihan data yang tepat atau relevan dengan permasalahan yang akan diteliti serta menggolongkan atau mengklasifikasikan data berdasarkan kategori tertentu sesuai kebutuhan analisis. Secara umum, langkah-langkah pengolahan data (Kartono, 1996) yang akan digunakan dalam kegiatan penelitian tersebut adalah sebagai berikut :

1. Verifikasi

Merupakan kegiatan pemeriksaan data secara umum dengan mengacu kepada daftar kebutuhan data yang telah disusun sebelumnya. Untuk memudahkan kegiatan verifikasi data akan disusun tabel daftar periksa.

2. Klasifikasi

Merupakan kegiatan penggolongan data yang diperoleh melalui kegiatan survei ke dalam kelompok data berdasarkan gejala atau kategori tertentu. Jenis kategori klasifikasi yang digunakan akan disesuaikan dengan kondisi dan upaya penggunaan data.

3. Editing

Dalam kegiatan ini, data-data yang telah terkumpul kemudian dinilai apakah data-data yang sudah ada cukup valid dan representatif mewakili kondisi yang diamati.

4. Tabulasi

Proses tabulasi merupakan proses akhir dalam penyusunan data agar mudah dibaca, dimengerti dan digunakan sesuai dengan tujuan penelitian.

b. Teknik Penyajian Data

Kegiatan penyajian data dilakukan dengan tujuan untuk memudahkan pembacaan data dengan cara memvisualisasikan data menjadi dapat dipahami secara mudah. Dalam menunjang kegiatan penelitian data akan ditampilkan dalam bentuk :

1. Uraian, berupa penjelasan secara uraian kalimat yang bisa menjelaskan topik yang dibahas.

2. Tabulasi yaitu data yang terkumpul akan ditampilkan dalam bentuk tabel dan gambar yaitu data akan ditampilkan dalam bentuk diagram, grafik serta peta.

1.6.2.4 Teknik Sampling

a. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah 325 KK, sedangkan dari dinas terkait (DPUK) 1 orang dan Bappeda 1 orang. Dari Dinas terkait adalah orang yang mengetahui tentang kebijakan perencanaan jalan lingkungan.

b. Jumlah sampel

Jumlah sampel yang diambil dari dinas terkait masing-masing 1 orang yang mengetahui tentang perencanaan jalan lingkungan sedangkan populasi dari masyarakat yang akan diteliti sebanyak 325 KK (Kepala Keluarga). Untuk menetapkan ukuran sampel masyarakat digunakan rumus Slovin (Sevilla, 1994) sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{N e^2 + 1}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel

N = Jumlah Populasi

e = Nilai Kritis (batas ketelitian) yang diinginkan (10 %)

Dari Rumus diatas dengan populasi 325 KK, maka sampel yang diambil sebanyak :

$$n = \frac{325}{325 (0.10)^2 + 1}$$

$$= 76,47 \text{ atau } 77 \text{ Sampel}$$

Dari Rumus diatas dengan populasi 325 KK, maka sampel yang diambil sebanyak = 76,47 dibulatkan = **77 orang**

c. Teknik Pemilihan Sampel

Dalam menentukan teknik pengambilan sampel yang akan digunakan dalam suatu penelitian ada tiga hal yang harus diperhatikan yaitu biaya, tenaga dan waktu. Dalam suatu penelitian biasanya populasi yang diteliti banyak jumlahnya, sehingga tidak mampu meneliti semuanya.

Untuk menentukan populasi yang akan diambil dalam penelitian ini menggunakan teknik pengambilan sampel random (*Random Sampling*). Di dalam menggunakan teknik pengambilan sampel ini peneliti memberikan kesempatan yang sama kepada tiap-tiap subjek untuk terambil sebagai anggota sampel. Dengan kata lain tanpa subjek mempunyai peluang yang sama untuk dipilih tanpa pandang bulu (Arikunto, 2005:95). Sedangkan teknik sampling yang dipakai dalam penelitian ini adalah *stratified random sampling*).

Berdasarkan teori faktor yang mempengaruhi peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan adalah :

- Pendidikan

Pada obyek penelitian penghuni perumahan Sambak indah dibagi menjadi penduduk berpendidikan rendah (SD – SMA) yang merupakan atrata pendidikan rendah dan penduduk berpendidikan tinggi (Diploma-Strata 2) yang merupakan atrata pendidikan tinggi.

- Pendapatan

Pendapatan penghuni Perumahan Koorpri Sambak Indah tercermin pada kondisi rumah yang dihuni (11,7 %) rumah masih asli yang merupakan

strata pendapatan rendah dan (88,3 % rumah) sudah direnovasi merupakan masyarakat strata pendapatan tinggi.

Sebaran sampel sebanyak 77 responden berdasarkan strata diatas adalah :

Pendidikan :

- Penghuni yang berpendidikan rendah = 34 responden
- Penghuni yang berpendidikan tinggi = 43 responden
- Jumlah Total = 77 responden

Pendapatan :

- Penghuni yang rumahnya belum direnovasi (asli) = 9 responden
- Penghuni yang rumahnya sudah direnovasi = 68 responden
- Jumlah Total = 77 responden

2.6.2.5 Teknik Analisis

Dalam penelitian ini digunakan beberapa teknik analisis, yaitu :

a. Analisis Deskriptif Kualitatif

Analisis data dalam penelitian deskriptif kualitatif, terdapat beberapa model, diantaranya, model penelitian yang bersifat bibliografis/kepuustakaan dan model penelitian yang bersifat lapangan. Penelitian kepuustakaan biasanya lebih menekankan kekuatan analisis datanya pada sumber-sumber dokumentasi dan teoritis, atau hanya mengandalkan teori-teori saja, yang selanjutnya dianalisis dan diinterpretasikan secara luas, dalam dan tajam. Adapun analisis data deskriptif lapangan, selain menggunakan paparan, uraian dan gambaran, dapat pula menggunakan tolok ukur sebagai pengukuran prosentase (%) dan predikat untuk memberi makna terhadap sebuah prestasi atau level tertentu dari subyek penelitian.

b. Analisis Deskriptif Kuantitatif

Analisis deskriptif kuantitatif dilakukan terhadap jawaban responden untuk item pertanyaan tentang kesediaan masyarakat untuk ikut berperan serta dalam pengelolaan pemeliharaan jalan baik ditinjau dari peran serta menurut bentuk peran (ide, biaya dan tenaga) dan ditinjau dari peran serta menurut aspek pengelolaan (perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian) . Analisis deskriptif kuantitatif dilakukan dengan bantuan tabel distribusi frekuensi dimana kriteria jawaban dengan frekuensi kemunculan terbanyak dianggap sebagai kriteria yang dominan terhadap kriteria lainnya, sehingga dapat diketahui tingkat kesediaan masyarakat dalam ikut berperan serta dalam pengelolaan pemeliharaan jalan.

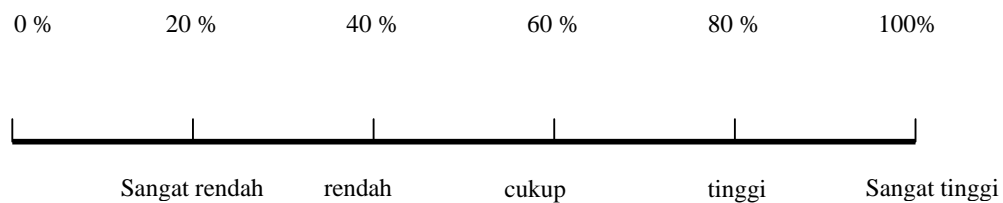
c. Analisa Skoring

Skoring dilakukan terhadap jawaban dari responden terhadap item pertanyaan dalam kuesioner (angket). Dalam pemberian bobot dan skoring digunakan skala *Likert* yaitu skala untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang terhadap fenomena sosial, dimana fenomena sosial tersebut telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti, yang selanjutnya disebut variabel penelitian. Dengan skala *Likert*, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. (Sugiyono, 2004:107).

Analisis skoring digunakan untuk memberikan penilaian terhadap indikator-indikator setiap variabel sehingga dapat diketahui bobot masing-masing parameter yang telah ditentukan sebelumnya. Skala penilaian untuk masing-masing parameter tersebut digunakan untuk mempermudah pelaksanaan

penilaian. Masing-masing parameter dalam penilaian ini mempunyai ukuran yang sama, dengan demikian penilaiannya dapat dilakukan dengan menjumlahkan angka dari masing-masing parameter tersebut, cara ini disebut dengan *judgment of similarity* (Rankin, 1983). Ukuran masing-masing parameter tersebut dinyatakan dalam obyek psikologi yang bentuknya dapat berupa segala sesuatu yang berkaitan dengan rasa yang menghasilkan pengaruh kognitif misalnya kesediaan seseorang maupun penolakan terhadap sesuatu hal.

Dalam penelitian ini ditentukan kriteria intepretasi skoring untuk melihat derajat kesediaan masyarakat dalam keterlibatnnya peran serta dalam pengelolaan pemeliharaan jalan. Kriteria Interpretasi skoring dapat dilihat sebagai berikut :



Keterangan : Kriteria Interpretasi Skoring

- angka 0 % - 20 % = sangat rendah
- angka 20 % - 40 % = rendah
- angka 40 % - 60 % = cukup
- angka 60 % - 80 % = tinggi
- angka 80 % - 100 % = sangat tinggi

d. Tahapan-Tahapan Analisis

Dalam penelitian analisis yang perlu dilakukan untuk mengkaji peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.

1. Analisis Pengelolaan Pemeliharaan Jalan

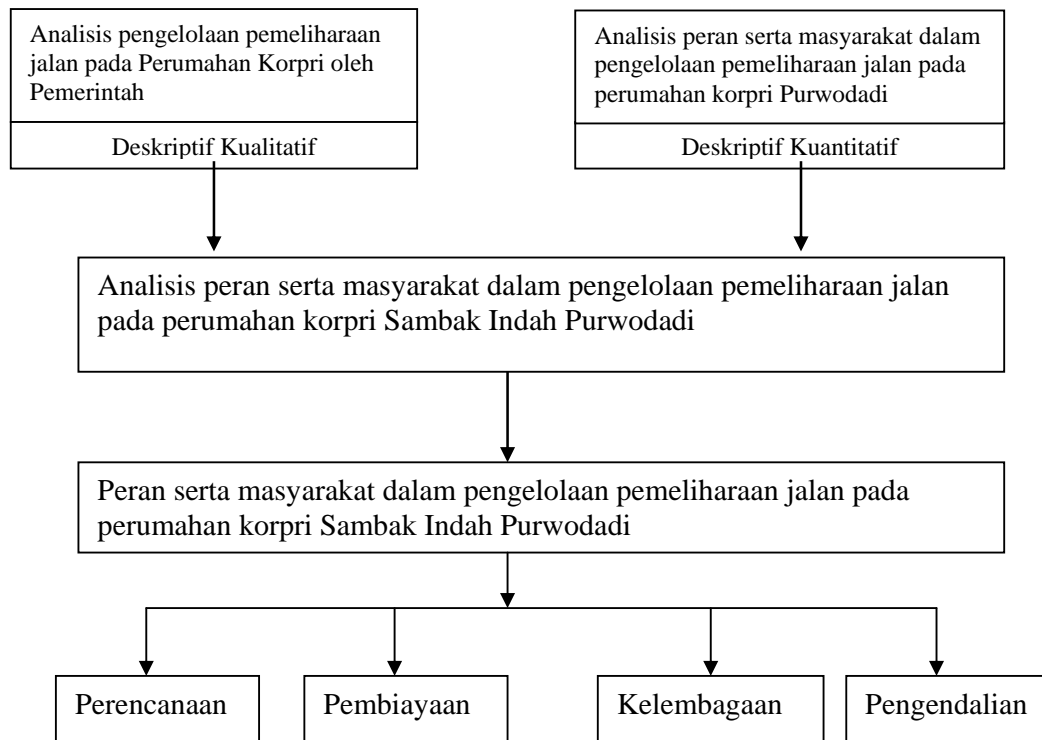
Analisis ini digunakan untuk mengidentifikasi pengelolaan pemeliharaan jalan di perumahan seperti, ketersediaan sumber daya manusia dan sumber daya alat, pembiayaan, kelembagaan serta kebijakan yang selama ini sudah berjalan. Analisa ini untuk melihat secara legal formal pengelolaan jalan oleh pemerintah dengan menginventarisasi data-data sekunder yang ada dan di komparatifkan dengan kajian teori. Dengan membandingkan bisa dilihat pengelolaan pemeliharaan jalan yang saat ini berjalan.

Alat Analisis yang digunakan adalah Deskriptif Kualitatif.

2. Analisis peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.

Disamping melihat karakteristik masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi yang mencakup karakteristik sosial, karakteristik ekonomi dan karakteristik mobilitas penduduk juga dilihat dari aspek pengelolaannya meliputi aspek perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian. Disamping itu juga dilihat bentuk peran serta masyarakat serta tipologi peran serta masyarakatnya. Kuesioner dengan alat analisis Deskriptif Kuantitatif dengan Distribusi Frekwensi.

Untuk lebih jelasnya pada tahapan analisis dapat dilihat pada gambar 1.4 dibawah :



Sumber : Analisis Penyusun, 2006

GAMBAR 1.4
TAHAPAN ANALISIS
SKEMA PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN PADA PERUMAHAN KORPRI
SAMBAK INDAH PURWODADI

1.7 Sistematika Penulisan

Bab I Pendahuluan

Berisi tentang latar belakang mengapa penelitian ini dilakukan, perumusan dari permasalahan yang dihadapi, tujuan, sasaran dan manfaat yang diharapkan, ruang lingkup substantial dan spasial, kerangka pemikiran, metode penelitian serta sistematika penulisan.

Bab II Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Perumahan

Berisi teori-teori yang diharapkan dapat menjadi dasar pemecahan masalah yang dihadapi. Dalam hal ini teori prasarana perumahan, pemeliharaan jalan dan teori peran serta masyarakat perkotaan.

Bab III Kajian Umum Kota Purwodadi dan Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi

Berisi mengenai gambaran umum Kota Purwodadi meliputi kondisi topografi, tata guna lahan, kependudukan, struktur ruang kawasan, prasarana jalan, klasifikasi jalan dan pembiayaan jalan yang ada di Kota Purwodadi. Gambaran umum Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi meliputi Kondisi fisik, kependudukan, kondisi perumahan, fasos, kondisi prasarana serta peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan yang selama ini sudah berjalan.

Bab IV Analisa dan Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi

Berisi hasil analisa penelitian, dimana disajikan beberapa analisa penelitian meliputi analisa pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan pada Perumahan Korpri Sambak Indah serta analisa peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.

Bab V Kesimpulan dan Rekomendasi

Berisi kesimpulan dan rekomendasi dari penelitian yang dilakukan

BAB II

PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN PERUMAHAN

2.1 Pengelolaan Prasarana Perumahan

2.1.1 Pengertian Perumahan

Perumahan adalah sekelompok bangunan yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana lingkungan terbatas yang fungsi utamanya tempat tinggal (SK Menteri negara perumahan rakyat Nomor 06/KPTS/1994).

Untuk UU No. 4 tahun 1992 tentang Perumahan dan Permukiman berbunyi Perumahan adalah kelompok rumah yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana lingkungan, sedangkan permukiman adalah bagian dari lingkungan hidup diluar kawasan lindung, baik yang berupa kawasan perkotaan, maupun perdesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung peri kehidupan dan penghidupan.

Perumahan yang layak dalam permukiman yang sehat dan teratur merupakan salah satu kebutuhan dasar manusia dan merupakan faktor penting dalam peningkatan martabat, mutu kehidupan dan penghidupan serta kesejahteraan rakyat dalam masyarakat adil makmur (Purbokusumo, 1992).

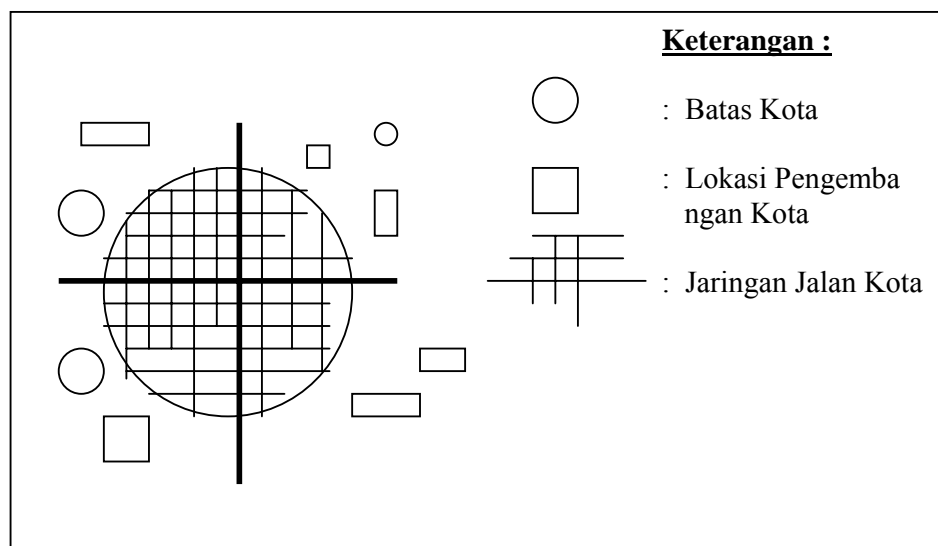
2.1.2 Karakteristik Prasarana Perkotaan

Dalam metode penyiapan program pembangunan prasarana dan sarana dasar perkotaan 1994 prasarana dibatasi pada tujuh komponen prasarana, yaitu air

bersih, drainase, air kotor/sanitasi, sampah, jalan, listrik dan telpon. Dilihat dari ” *input-output* ” bagi penduduk, komponen-komponen tersebut dapat dikelompokkan menjadi tiga yaitu :

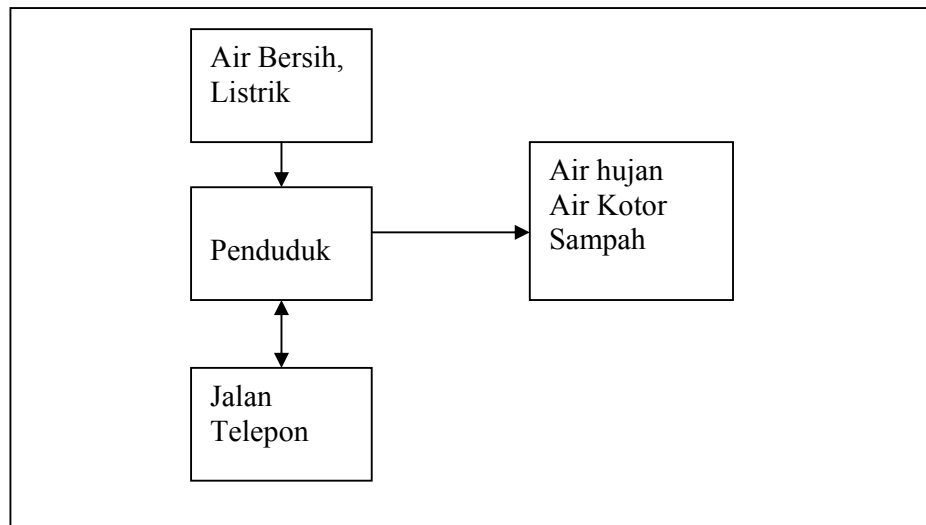
1. Komponen yang memberi input kepada penduduk, termasuk dalam katagori ini adalah prasarana air bersih dan listrik.
2. Komponen yang mengambil ” *output* ” dari penduduk, termasuk dalam kelompok ini adalah prasarana drainase, pembuangan air limbah/sanitasi dan pembuangan sampah.
3. Komponen yang dapat dipakai untuk memberi input maupun output, adalah prasarana jalan dan telepon.

Diagram *input-output* prasarana perkotaan bagi penduduk dapat dilihat pada gambar berikut :



Sumber : Yunus, 1994

GAMBAR 2.1
PERKEMBANGAN ATAU PEMBENTUK KOTA



Sumber Departemen Pekerjaan Umum, 1995

GAMBAR 2.2
KOMPONEN PRASARANA KOTA SEBAGAI INPUT-OUTPUT
BAGI PENDUDUK

Untuk sebagian penduduk, mereka tidak keberatan untuk menempati bagian kota yang tidak mempunyai sama sekali prasarana dan sarana dasar perkotaan. Mereka membuat sumur dan tanki septik pribadi. Pergerakan kendaraan melewati halaman-halaman atau jalan yang dibangun dari sumbangan tanah diantara persil-persil. Untuk kategori penduduk tertentu, asal ada listrik mereka mau berpindah ke tempat tersebut. Dengan demikian, tuntutan akan prasarana dan sarana dasar perkotaan berbeda-beda bagi tiap katagori penduduk.

Untuk daerah berawa yang sulit dibuat sumur, maka ketergantungan penduduk akan pasokan air bersih lebih besar. Bila belum ada jaringan air minum, mereka membeli air dari pedagang air. Hal yang terpenting bagi mereka adalah adanya akses (jalan) dari dan ke kediaman mereka. Setelah jalan, maka listrik

merupakan kebutuhan manusia perkotaan berikutnya. Alat-alat rumah tangga memerlukan pasokan energi listrik.

Dari pembahasan diatas, dapat ditarik kesimpulan (sementara) bahwa diantara ketujuh prasarana dan sarana dasar perkotaan, maka jalan dan ketersediaan air bersih berperan pertama sebagai penarik perkembangan kota, disusul oleh listrik. Namun perlu juga disadari bahwa ketersediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan yang lebih lengkap akan juga menaikkan harga tanah, yang berarti tidak menarik bagi kelompok penduduk yang tidak mampu menjangkau harga tanah tersebut. Mereka memilih area lain yang lebih murah, meskipun tidak lengkap dalam hal prasarana dan sarana dasar perkotaan. Ini adalah masalah "alamiah" mekanisme pasar. Dengan demikian, pembangunan prasarana dan sarana dasar perkotaan juga perlu bertahap, dengan memepertimbangkan kenaikan harga tanah akibat pembangunan prasarana dan sarana dasar perkotaan.

Dari ketujuh karakteristik prasarana kota yang paling berpengaruh bagi pengembangan perkotaan adalah jalan, listrik dan air bersih. Adapun jenis prasarana yang akan digunakan sebagai parameter dalam penelitian ini adalah jalan.

2.1.3 Perencanaan dan Pemeliharaan Prasarana perumahan

Dalam memberikan arah terhadap prasarana perumahan yang ada, maka diperlukan rencana yang baik terhadap prasarana berupa peta perencanaan. Untuk menghindari hal-hal yang negatif akibat suatu penyusunan peta perencanaan yang

kurang baik, perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- a. Jaring-jaring jalan dan lebarnya hendaknya direncanakan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan kemudahan yang cukup kepada para penghuninya untuk berkomunikasi.
 - b. Susunan kapling hendaknya direncanakan sedemikian rupa sehingga kelompok-kelompok kapling yang besar dan kecil dapat teratur dalam komposisi yang baik, sehingga tidak menimbulkan masalah-masalah sosial yang negatif.
 - c. Disediakan tanah-tanah untuk fasilitas umum yang cukup misalnya tempat bermain, penghijauan, tempat beribadat sekolah dan lain-lain.
 - d. Jaring-jaring saluran drainase, pembuangan air limbah dan sebagainya harus dapat diatur sedemikian rupa, sehingga lokasi perumahan yang ada dapat bebas dari genangan air atau banjir.
 - e. Perencanaan suatu daerah pemukiman seyogyanya juga dapat memberikan kemudahan bagi para penduduk yang tinggal disekitar daerah perumahan tersebut bahkan kalau mungkin diciptakan suatu kesatuan yang baik
- (Mirhad)

Perumahan dan lingkungan yang sehat seyogyanya memenuhi persyaratan-persyaratan, diantaranya adalah persyaratan fisiologis/prasarana (Haryoto).

Dalam petunjuk perencanaan kawasan perumahan kota Depertemen Pekerjaan Umum tahun 1987 disebutkan bahwa kawasan perumahan harus memenuhi persyaratan antara lain :

1. Aksesibilitas, yaitu kemungkinan pencapaian dari dan ke kawasan.

2. Kompatibilitas, yaitu keserasian dan keterpaduan antar kawasan yang menjadi lingkungannya.
3. Fleksibilitas, yaitu kemungkinan pertumbuhan fisik/pemekaran kawasan perumahan dikaitkan dengan kondisi fisik lingkungan dan keterpaduan prasarana.
4. Ekologi, yaitu keterpaduan antara tatanan kegiatan dan alam yang mewadahnya.

Pembinaan dan pengembangan pembangunan perumahan dan prasarana lingkungan, menyangkut berbagai segi yang memerlukan langkah-langkah kebijaksanaan secara terus-menerus (Sutrisno, 2004).

Pembangunan perumahan yang ada sekarang ini sering tidak diikuti penyediaan prasarana yang cukup memadai untuk menunjang kehidupan masyarakat perumahan. Menurut Sutrisno (2004) di daerah perkotaan, tidak tersedianya perumahan yang cukup mengakibatkan tumbuhnya “*slums*” dan “*semi slums*” yang pada gilirannya menimbulkan berbagai problem sosio ekonomis.

Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1987, tentang Penyerahan sebagian urusan pekerjaan umum dari Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah Tingkat I dan Tingkat II menyebutkan bahwa sebagian urusan dibidang Pekerjaan Umum yang diserahkan kepada pemerintah daerah adalah termasuk sebagian bidang cipta karya, yang meliputi pembinaan atas pembangunan dan pengelolaan prasarana dan fasilitas lingkungan perumahan meliputi pengaturan dan pembinaan pembangunan perumahan beserta prasarana dan fasilitas lingkungan serta

pembangunan, pemeliharaan dan pengelolaan prasarana serta fasilitas lingkungannya.

2.2 Pengelolaan Pemeliharaan Jalan

Jalan selama ini dikategorikan sebagai barang publik, kecuali Jalan Tol. Konsekuensinya dalam kepemilikan suatu barang publik adalah dalam pemeliharaan dan dampak – dampak yang perlu diantisipasi oleh yang memiliki barang tersebut.

2.2.1 Klasifikasi Jalan

Secara umum, jalan dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam, yaitu :

- a. Jalan Umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum;
- b. Jalan Khusus adalah jalan selain jalan umum, seperti jalan perkebunan, jalan pertambangan, jalan inspeksi pengairan, jalan inspeksi saluran minyak dan gas, jalan kehutanan, jalan kompleks bukan umum, jalan untuk keperluan pertanahan dan keamanan (hankam).

Klasifikasi jalan berdasarkan perannya dalam Sistem Jaringan Jalan adalah sebagai berikut :

- a. Sistem jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang berperan sebagai pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat Nasional dengan simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota. Sistem jaringan jalan primer disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata

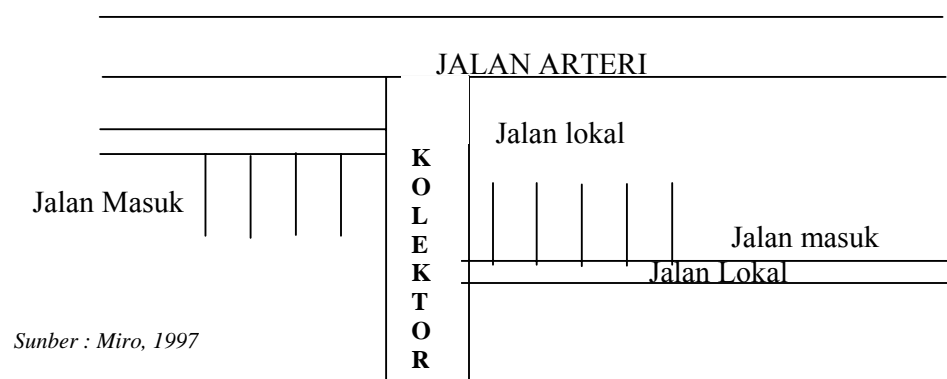
ruang dan struktur pengembangan wilayah tingkat nasional, yang menghubungkan simpul-simpul jasa distribusi sebagai berikut :

- Dalam satuan wilayah pengembangan menghubungkan secara menerus kota jenjang kesatu, kota jenjang kedua, kota jenjang ketiga, dan kota jenjang dibawahnya sampai ke persil;
- Menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kesatu antar satuan wilayah pengembangan.

b. Sistem jaringan jalan sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan yang berperan sebagai pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota.

Sistem jaringan jalan sekunder disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang yang menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.



GAMBAR 2.3
HIRARKI JALAN BERDASARKAN PERANANNYA

Klasifikasi jalan berdasarkan kepada peranan atau fungsi menurut , (Miro, 1997:28) yaitu :

1. Jalan Arteri adalah jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah masuk (*accses road*) dibatasi secara efisien
2. Jalan Kolektor adalah jalan yang melayani angkutan jarak sedang dengan kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk masih dibatasi
3. Jalan Lokal adalah jalan yang melayani angkutan jarak dekat (angkutan setempat) dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

TABEL II.1
KLASIFIKASI JALAN MENURUT UU NO. 13 TAHUN 1980
DAN PP NO. 26 TAHUN 1985

FUNGSI JALAN	JALAN PRIMER	JALAN SEKUNDER
1. Jalan Arteri	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kota F1 -> Kota F1, Kota F1 -> Kota F2 2. Kecepatan rencana minimal 60 km/jam 3. Lebar badan jalan minimal 8 meter 4. Kapasitas > volume lalu-lintas ulang-alik, lalu-lintas lokal dan kegiatan lokal 5. Jalan masuk dibatasi secara efisien 6. Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan 7. Tidak terputus walaupun memasuki kota 8. Persyaratan teknis jalan masuk ditetapkan oleh 	<ol style="list-style-type: none"> 9. Kaw. Primer I -> kaw. sekunder I a/ kaw. sekunder I -> sekunder I kaw. sekunder I-> sekunder II 10. Kecepatan rencana min. 20 km/jam 11. Lebar badan jalan minimal 8 meter 12. Kapasitas sama atau lebih besar dari volume lalu-lintas rata-rata 13. Lalu-lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu-lintas lambat 14. Persimpangan dengan pengaturan tertentu, tidak mengurangi kecepatan dan

Berlanjut ke halaman berikutnya

Lanjutan Tabel II.1

	Menteri	kapasitas jalan
2. Jalan Kolektor	15. Kota F2 -> Kota F2 a/ Kota F2->Kota F3 16. Kecepatan rencana minimal 40 km/jam 17. Lebar jalan minimal 7 meter 18. Kapasitas sama dengan atau lebih besar daripada volume lalu-lintas rata- rata 19. Jalan masuk dibatasi, direncanakan sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan 20. Tidak terputus walaupun masuk kota	21. Kaw. sekunder II -> sekunder : a/ kaw. sekunder II -> sekunder III. 22. Kecepatan rencana minimal 20 km/jam 23. Lebar jalan minimal 7 meter
3. Jalan Lokal	24. Kota F3 -> Kota F3 25. Kota F1 -> Persil a/ 26. Kota F2 -> Persil 27. Kota F3 -> Persil 28. Kecepatan rencana min. 20 km/jam 29. Lebar minimal 6 meter 30. Tidak terputus walaupun melalui desa	31. Kaw. sekunder I -> Perumahan a/ kaw. sekunder II -> Perumahan a/ kaw. sekunder III -> Perumahan 32. Kecepatan rencana minimal 10 km/jam 33. Lebar badan jalan minimal 5 meter 34. Persyaratan teknik diperuntukan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih 35. Lebar badan jalan tidak diperuntukan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih, minimal 3,5 meter

Sumber : UU No. 13 Tahun 1980 dan PP No. 26 Tahun 1985

Klasifikasi jalan menurut UU No. 13 tahun 1980 dan PP No. 26 tahun 1985 dapat dilihat pada tabel II.4. Sedangkan menurut Hutchinson, klasifikasi jalan dibedakan menjadi empat jenis, yaitu jalan bebas hambatan (*expressway*), arteri, kolektor dan Lokal (Hutchinson, 1974; 234).

Klasifikasi Jalan berdasarkan kepada Kewenangan

Jalan Nasional : yaitu ruas jalan yang karena tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya berada pada Pemerintah Pusat. Adapun ruas-ruas jalan yang masuk kedalam klasifikasi adalah : Jalan Arteri Primer, Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi, jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional.

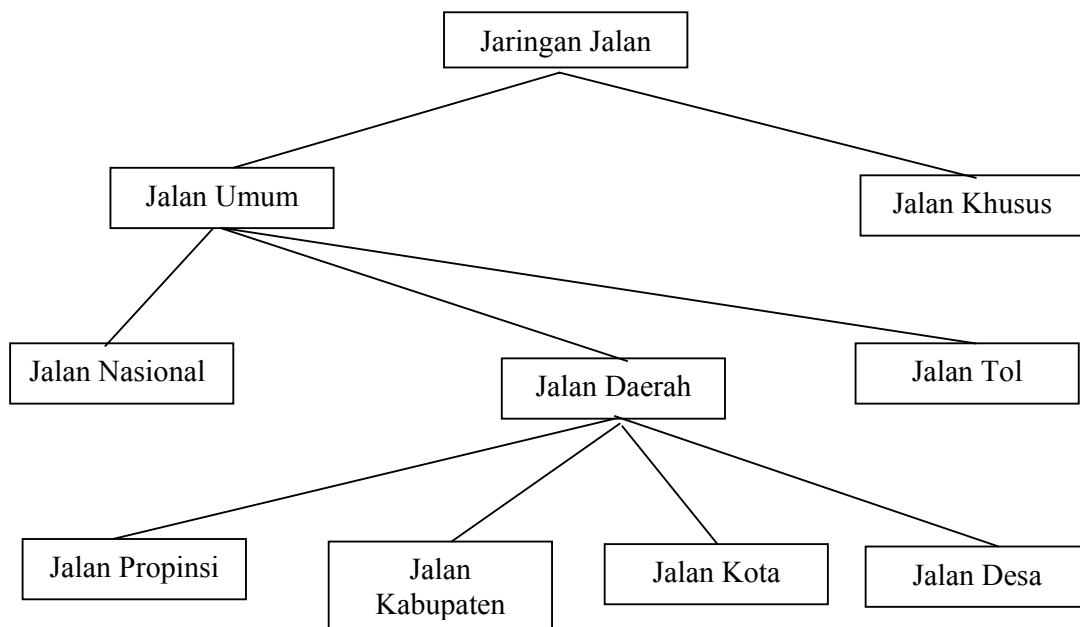
Jalan Daerah adalah jalan umum yang pembinaannya dilakukan pemerintah daerah setempat (Jalan Propinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Kota). Jalan Propinsi: yaitu ruas jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya diserahkan kepada Pemerintah Daerah Tingkat I. Adapun jalan yang masuk kedalam klasifikasi ini adalah :

1. Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kotamadya.
2. Jalan Kolektor yang menghubungkan ibukota kabupaten/kotamadya.
3. Jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis ditinjau dari segi kepentingan propinsi.
4. Jalan yang ada di dalam daerah khusus ibukota Jakarta, kecuali yang ditetapkan sebagai jalan nasional.

Jalan Kabupaten/Kotamadya : yaitu ruas jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya diserahkan kepada Pemerintah Kota/Kabupaten.

Adapun ruas-ruas jalan yang masuk ke dalam klasifikasi ini adalah :

1. Jalan Kolektor Primer yang tidak masuk ke dalam baik jalan nasional maupun jalan propinsi.
2. Jalan Lokal Primer
3. Jalan Sekunder yang tidak termasuk baik jalan nasional maupun jalan propinsi.
4. Jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan kota atau kabupaten.



Sumber : PP No. 26 Tahun 1985 Tentang Jalan

GAMBAR 2.4
PENGELOMPOKAN JALAN, PELIMPAHAN DAN
PENYERAHAN KEWENANGAN

Jalan Khusus : yaitu jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya bersifat khusus dan kewenangannya diserahkan instansi/badan hukum atau perorangnya yang mengelola.

Penetapan Peran dan Kewenangan Pembinaan

Penetapan peran dan pembinaan kewenangan (status) diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 1985 tentang jalan. Penetapan ruas jalan menurut perannya (arteri, kolektor dan lokal) dilakukan oleh menteri yang bertanggungjawab atas pembinaan jalan dalam hal ini Menteri Pekerjaan Umum, setelah mendengar pendapat Menteri Perhubungan.

Penetapan ruas jalan menurut kewenangan pembinaannya dilakukan sebagai berikut :

1. Jalan Nasional : oleh Menteri Pekerjaan Umum
2. Jalan Propinsi : oleh Menteri Dalam Negeri atas usulan Gubernur setelah mendengar pendapat Menteri Pekerjaan Umum.
3. Jalan Kota/Kabupaten : oleh Gubernur atas usul walikota/Bupati yang bersangkutan.

TABEL II.2
FUNGSI DAN PERANAN JALAN YANG DIKAITKAN DENGAN
PENANGGUNGJAWAB PEMBINAAN DAN PENDANAAN

Status	Fungsi	Perencanaan	Pelaksanaan
Nasional	Arteri Primer	Menteri	Menteri
	Kolektor Primer 1	Menteri	Menteri
Propinsi	Kolektor Primer 2	Menteri	Pemerintah Propinsi
	Kolektor Primer 3	Menteri	Pemerintah Propinsi
Kabupaten	Lokal Primer	Menteri	Pemerintah Propinsi
	AS, KS, LS	Menteri	Pemerintah Propinsi
Kota	AS, KS, LS	Pemerintah Kota	Pemerintah Kota

Sumber : Modul Pelatihan terapan Pengelolaan Sistem Transportasi Perkotaan Kota Semarang, 1997

Keterangan :

AS = Arteri Sekunder

KS = Kolektor Sekunder

LS = Lokal Sekunder

2.2.2 Konsep Pemeliharaan Jalan

Menurut PP No. 26 Tahun 1985 tentang jalan, Pemeliharaan Jalan adalah penanganan jalan yang meliputi perawatan, rehabilitasi, penunjangan dan peningkatan. Pemeliharaan rutin adalah penanganan yang diberikan hanya terhadap lapis permukaan yang sifatnya untuk meningkatkan kualitas berkendara (*riding quality*), tanpa meningkatkan kekuatan struktural dan dilakukan sepanjang tahun. Sementara itu, Pemeliharaan Berkala merupakan pemeliharaan jalan pada waktu tertentu dan sifatnya meningkatkan kemampuan struktural. Peningkatan jalan adalah penanganan jalan guna memperbaiki pelayanan jalan yang berupa peningkatan struktural dan atau geometriknya agar mencapai tingkat pelayanan yang direncanakan.

Menurut Worldbank (Worldbank,1998:2), pemeliharaan jalan dapat dibedakan menjadi 4 (empat) katagori yakni :

1. Pemeliharaan Rutin.

Yaitu pekerjaan yang dilakukan setiap tahun yang dibiayai dari anggaran yang tersedia (*recurrent budget*). Aktivitas dapat dikelompokkan dalam tipe kegiatan yang bersiklus dan tipe reaktif. Pekerjaan yang bersiklus adalah pekerjaan yang dilakukan dimana standar pemeliharaan menunjukan frekuensi aktivitas yang semestinya secara normatif dijalankan. Pekerjaan reaktif adalah pekerjaan yang dilakukan dimana tingkat intervensi ditentukan oleh standar pemeliharaan, biasanya ditentukan ketika pemeliharaan dibutuhkan.

2. Pemeliharaan Berkala/Periodik.

Yaitu aktivitas yang dilakukan pada interval beberapa tahun untuk menjaga integritas struktural jalan atau untuk menyiapkan jalan dalam menahan peningkatan beban sumbu kendaraan. Kategori di luar pekerjaan ini adalah pekerjaan yang merubah geometri jalan, salah satunya pelebaran. Pemeliharaan periodik lebih mahal dari pekerjaan rutin dan relatif lebih lama rentang waktunya.

3. Pekerjaan Khusus

Yaitu aktivitas yang tidak dapat diperkirakan sebelumnya. Aktivitas tersebut termasuk pekerjaan mendesak seperti pekerjaan perbaikan lereng, talud dan biasanya dibiayai dari dana kontingensi (Harjono, 2004 : 39).

4. Pembangunan

Yaitu pekerjaan konstruksi yang diidentifikasi melalui aktivitas perencanaan dan dibiayai dengan biaya modal (*capital budget*). Contohnya pembangunan jalan baru dari semula tanah/kerikil menjadi jalan beraspal ataupun berpermukaan beton (Harjono, 2004 : 39).

Menurut Tamin (2002), merujuk kepada kondisi jalan yang ada terdapat sejumlah jenis penanganan jalan yang dapat dilakukan, antara lain: pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, peningkatan jalan, dan pembangunan jalan baru. Pemeliharaan rutin dan berkala merupakan bagian dari program penanganan untuk memelihara jaringan jalan yang ada agar dapat berfungsi sebagaimana yang direncanakan. Peningkatan jalan (perbaikan perkerasan) merupakan usaha untuk memperbaiki stuktur perkerasan dan tingkat pelayanan jalan untuk mengakomodir

arus lalu lintas yang melalui ruas jalan tersebut. Termasuk dalam kelompok ini adalah perbaikan kondisi jalan dari rusak menjadi baik. Adapun pembangunan jalan baru (*new road development*), termasuk di dalamnya peningkatan status jalan kabupaten menjadi jalan propinsi, adalah suatu kegiatan investasi yang besar bagi pemerintah, sehingga perlu didahului studi kelayakan yang lengkap mengkaji dampak dan manfaatnya.

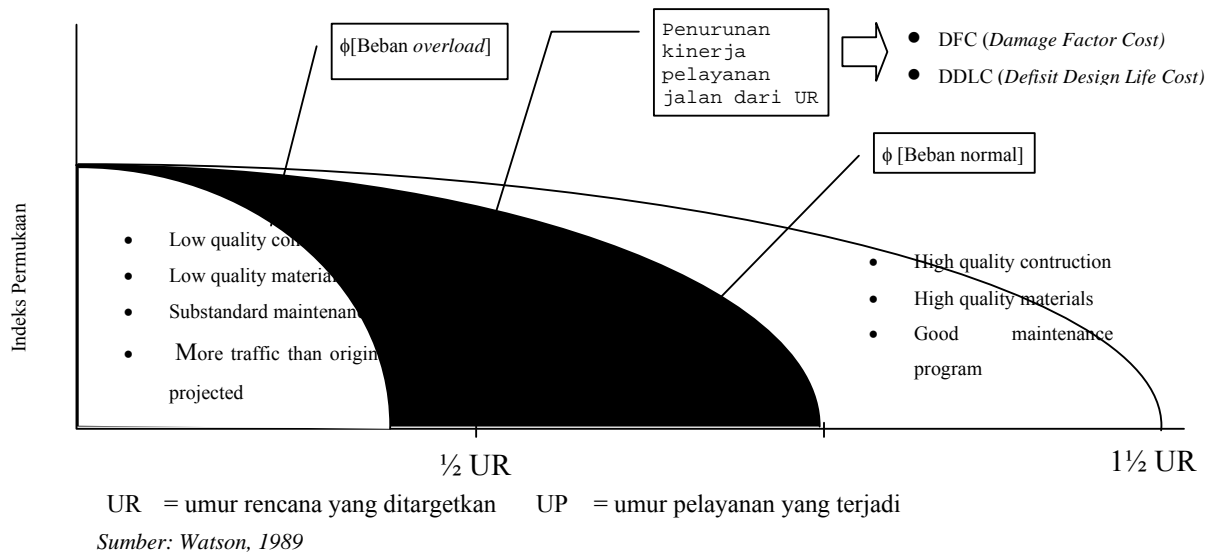
Menurut Tamin (2002), kebutuhan penanganan terhadap pemeliharaan jalan didasarkan pada kualitas struktur permukaan jalan dan beberapa indikator lain yang berkaitan dengan lalu lintas dan peran jalan. Dengan menggunakan data kondisi jalan akan dapat dilihat kebutuhan penanganan di setiap ruas jalan, apakah hanya pemeliharaan rutin, berkala, ataupun peningkatan jalan. Sedangkan alternatif pembangunan jalan (dalam hal ini termasuk pelebaran jalan) dapat dilihat dari LHR, ataupun *V/C Ratio* ruas jalan yang rata-rata telah melebihi batas ideal (dalam hal ini diasumsikan *V/C Ratio* ideal di bawah 0,85).

Menurut Parikesit dkk (2002), faktor yang berpengaruh terhadap kerusakan jalan sehingga perlu pemeliharaan jalan adalah:

- a. Peningkatan besar beban dan repetisi beban,
- b. Lama pembebanan lalu lintas.

Gambar 2.5 menunjukkan bahwa tingkat pelayanan kualitas jalan akan menurun, akibat beban yang *overloading* terhadap jalan. Umur rencana jalan menjadi menurun dari yang seharusnya. Selain disebabkan oleh penyimpangan dalam desain, konstruksi dan pemeliharaan dalam pembangunan jalan, juga

diakibatkan karena lalu lintas pada jalan tersebut lebih besar dari yang diperkirakan.



GAMBAR 2.5
LAJU PENURUNAN KUALITAS PELAYANAN JALAN

Selanjutnya menurut Parikesit dkk (2002), dampak yang timbul akibat beban yang *overloading* terhadap jalan adalah:

- Angka *Equivalent Single Axle Load* (ESAL/E) akan bertambah besar,
- Biaya Operasi Kendaraan bertambah besar,
- Percepatan kendaraan berkurang,
- Tahanan gelinding pada kendaraan bertambah besar.

Kondisi *overloading* sering mengakibatkan percepatan laju penurunan pelayanan jalan selama umur rencana. Pengurangan umur pelayanan jalan tersebut berakibat pada biaya defisit penanganan jalan dari UR ke UP artinya terjadi *additional cost* selama (UR-UP) tahun, hal ini merupakan kerugian jika ditinjau dari sisi investasi (Parikesit dkk, 2002).

2.2.3 Permasalahan Pengelolaan Pemeliharaan Jalan

Adapun sebab utama besarnya kesenjangan dalam operasi dan pemeliharaan antara lain terbatasnya kemampuan pemerintah untuk menyediakan pembiayaan bagi kebutuhan operasi dan pemeliharaan jalan yang terus meningkat, belum efektifnya penggunaan metode pemulihan biaya untuk membiayai kegiatan operasi dan pemeliharaan, penerapan strategi yang kurang tepat dalam pemeliharaan, prosedur penganggaran yang terpisah-pisah dan prioritas alokasi yang rendah diberikan pada operasi dan pemeliharaan. Kesenjangan ini diperbesar dengan masih terbatasnya kemampuan manajemen yang menangani operasi dan pemeliharaan. (lampiran keputusan Menteri Dalam Negeri No. 5 tahun 1990:1)

Permasalahan pengelolaan pemeliharaan jalan yang buruk diketahui dengan beberapa alasan. Pertama, dana dan kebutuhan biaya yang besar. Kedua kerusakan jalan yang dipercepat oleh waktu dan keadaan musim. Gejala ini menyulitkan dalam memperkirakan kebutuhan saat ini akan pemeliharaan jalan, hasilnya lebih banyak biaya perawatan karena akan rusak lagi seturut musim dan waktu. Akhirnya penanggungjawab jalan membatasi dari pengaruh karena terpelihara. Dengan Demikian akan memberikan sedikit insentif bagi dinas untuk melaksanakan pemeliharaan jalan yang lebih baik. (Haral dan Faiz, 1998)

1. Penyebab Pemeliharaan yang buruk

Heggie menunjuk sekurang-kurangnya empat penyebab pemeliharaan jalan yang buruk. Yaitu : institusi organisasi, persoalan sumberdaya manusia, tidak mencukupinya penyediaan pembiayaan dan tidak jelasnya tanggungjawab.

2. Organisasi dan Kelembagaan

Pemeliharaan jalan yang lemah dipengaruhi oleh syarat-syarat teknis, institusional dan biaya yang besar, tetapi syarat institusional yang paling menonjol (Haral and Faiz, *ibid*). Pemeliharaan yang buruk ini secara tipikal dihasilkan dari lemahnya tekanan publik kepada pengelola jalan karena mereka tidak memberikan layanan transportasi jalan. Dengan demikian, mereka tidak menderita secara langsung dari pemeliharaan jalan yang jelek sebagaimana operator jalan kereta api misalnya. Atau mereka secara normal menjual pelayanan kepada pengguna jalan dalam pasar yang kompetitif. Jadi mereka tidak menunjukkan biaya total dari pemeliharaan yang dilupakan, atau mereka subyek dari tekanan pasar. Karena pengguna jalan tidak membayar langsung dari penggunaan jalan, mereka tidak dapat menuntut dinas jalan untuk menjadi akuntabel bagaimana mereka membelanjakan dananya. Lebih jauh lagi efek dari mengesampingkan pemeliharaan sepertinya tidak dapat disangkal sebelum persoalan menjadi akut.

Roth juga menunjukkan bahwa dibawah institusi yang ada, kepemilikan jaringan jalan sering tidak jelas, khususnya ketika pemilik tergantung pada yang lain untuk jumlah pendanaan (Roth, 1996 : 11). Tanpa kepemilikan firma, pimpinan dan pekerja memiliki insentif untuk membuat keuntungan jangka pendek, tetapi tidak untuk menjaga asset, jaringan jalan. Tambahan lagi elemen yang mendasar dalam kepemilikan properti adalah suatu eksistensi individual yang berdiri menjadi bertambah buruk dalam hal nilai dan tantangan bila akan meraih pertambahan nilai. Hal ini sering

ditemukan di sub sektor jalan. Mekanisme akuntabilitas juga tidak ada dibawah penentuan institusi yang sekarang. Karena tidak ada jalur langsung antara penyedia jalan dan pengguna, pengguna jalan biasanya dalam posisinya tidak memungkinkan memberi ganjaran dan hukuman dengan apa yang terjadi. Bila pengguna jalan berkeinginan untuk mempengaruhi jaringan jalan yang dikelola, mereka harus melalui proses di jalur politik, misalnya untuk mencapai perubahan dalam penggalangan dana atau penentuan personel. Hal ini merupakan proses sulit dan memakan waktu. Lebih-lebih lagi sering dalam hal pegawai yang bertanggungjawab untuk penyediaan jalan ditugaskan untuk melaksanakan keputusan politik pemerintah, yang mempertimbangkan jalan sebagai satu isu dari banyak yang lain.

3. Permasalahan Sumber Daya Manusia

Kebijakan Pemeliharaan yang lemah juga mempunyai hubungan dengan kualitas dan kuantitas dari Sumber Daya Manusia dikebanyakan dinas jalan. Secara tipikal banyak dinas jalan mengalami masalah dari kurangnya staf yang berkompeten dan pada saat yang sama mempekerjakan banyak tenaga tidak terampil. Lebih lanjut, lemahnya sistem ganjaran dan insentif sering tidak mendukung inisiatif individual, akuntabilitas personak dan rendahnya moral. Persoalan Sumber Daya Manusia yang akhir adalah ketidakseimbangan dalam ketrampilan profesional. Staf di dinas jalan cenderung menjadi ahli teknik yang kuat dalam aspek teknis dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan, tetapi lemah dalam ketrampilan analitis dan manajerial yang dibutuhkan untuk menjaga jaringan jalann pada waktu yang lama.

4. Kurangnya kejelasan tanggungjawab

Ketidakjelasan tanggungjawab dalam mengelola jaringan jalan mendorong juga lemahnya pemeliharaan. Tanggungjawab yang jelas berarti kepemilikan dan selanjutnya siapa yang bertanggungjawab apabila tampilan jalan tidak sesuai dengan standar yang telah dispesifikasikan. Kenyataannya tanggungjawab untuk pemeliharaan jalan sering bercampur diantara kementerian pemerintah pusat dan pemerintah lokal mengarah pada duplikasi, kebingungan dan rendahnya kebijakan pengelolaan yang sesuai.

5. Pembiayaan Jaringan Jalan

Dari pernyataan terdahulu, pembiayaan untuk pemeliharaan jaringan jalan tidak mencukupi dalam jangka panjang. Banyak pemerintah mencoba untuk menghemat dengan tidak menghabiskan pada pemeliharaan jalan tanpa disadari bahwa penghematan tersebut berarti biaya yang lebih besar dimasa datang. Sistem yang sekarang tidak mampu dalam mengurangi biaya jangka panjang karena alokasi dana digambarkan dengan perspektif jangka pendek.

6. Ketidak cukupan penyediaan anggaran

Berkebalikan dengan aktivitas pembangunan jalan yang pada umumnya singkat, pemeliharaan lebih lama atau merupakan aktivitas yang kontinyu yang membutuhkan cukupnya dan stabilnya aliran dana. Tanpa hal itu kebijakan pemeliharaan tidak akan mengalami keberlanjutan. Selanjutnya Robinson menyarankan bahwa pengelolaan jaringan jalan yang efektif menuntut tingkat dana sekurang-kurangnya memadai untuk, menjaga asset jalan utama pada kondisi stabil pada waktu yang lama. (Robinson,1998 dalam

Hermawan, 2000:12). Pemeliharaan yang mencukupi dibuat untuk mencapai penguatan pekerjaan yang dipersyaratkan. Apalagi jaringan jalan diperpanjang atau ditingkatkan biasanya lebih dari tingkat minimum dibutuhkan. Secara tradisional, pendanaan untuk jalan datang dari pemerintah melalui pendanaan umum. Beberapa studi menyimpulkan bahwa banyak negara menemukan bahwa sulit untuk menjaga pendanaan jalan pada tingkat yang sama pada saat lalu (Robinson, 1998). Bagian dari alasan untuk tekanan fiskal pada pendapatan pemerintah yang umum, tetapi ada juga beberapa alasan yang lebih fundamental mengapa kebutuhan untuk pendanaan jalan yang memadai tidak selalu terlihat sebagai prioritas oleh pemerintah (Heggie, 1995, sebagaimana telah dikatakan dari Robinson, 1998). Adalah hal yang biasa dimana-mana bahwa jalan kelihatan baik biasanya dan didanai seperti sebuah pelayanan sosial. Pengguna jalan membayar pajak dan pengguna jalan membayar dan prosesnya hampir selalu diperlakukan sebagai pendapatan umum. Jalan didanai melalui dana alokasi yang ditentukan sebagai bagian dari proses pendanaan pemerintah tahunan. Alokasi ini sering muncul sedikit hubungan kepada tingkat pendanaan dimana pengguna jalan secara aktual mendukung untuk memperoleh pendapatan atau mencukupi kebutuhan dari jaringan, diukur dalam hal kriteria ekonomis. Studi yang dilakukan oleh Heggie (1999 dalam Hermawan, 2000:12) menyatakan bahwa hampir semua negara yang membiayai jalan mereka melalui dana yang terkonsolidasi memperoleh sedikit pembiayaan untuk investasi dan pemeliharaan.

Hal ini membingungkan bahwa dibawah mekanisme pendanaan pengguna secara umum tidak memberikan persepsi setiap harga untuk penggunaan jalan. Akibatnya ada kecenderungan menjadi bias dalam hal bagaimana jalan dipelihara, karena tidak ada arah antara pendapatan dan pembiayaan. Hal ini dapat secara sederhana diilustrasikan sebagai berikut. Krena pengguna Jalan tidak membayar secara langsung untuk jalan, mereka tidak mendukung untuk memilih apakah dan bagaimana untuk perjalanan atau lebih khusus lagi untuk meminta pengelolaan jalan lebih akuntabel dalam bagaimana mereka mempergunakan dananya. Lebih-lebih lagi, ketiadaan akan jalur organisasi antara pendapatan dan pembiayaan membuat pengguna jalan untuk melihat lebih jauh pengeluaran/penggunaan jalan karena dari pendapatan pajak umum dan tidak mempengaruhi pembayaran dari pengguna jalan. Tanpa biaya tentangan dan tekanan pengguna dana yang besar dari pengguna jalan. Tanpa biaya tentangan dan tekanan pengguna dana yang besar dari pengguna jalan, pengguna jalan tidak memenuhi untuk mengelola sumber-sumber secara efisien (Robinson, 1998).

Sebaliknya untuk nilai yang besar dari asset, dinas jalan yang mengelola tidak memiliki kebebasan finansial. Tidak ada sumber lain yang memungkinkan kecuali grant dari pemerintah dan konsekuensinya, tidak ada tanggungjawab dari setiap orang atau pegawainya bahwa inilah penyedia grant tersebut.

2.2.4 Dasar Pendekatan Pembiayaan Pemeliharaan Jalan

Salah satu konsep pendekatan dalam pemeliharaan jalan adalah dengan menggunakan pendekatan asset. Pendekatan ini memandang jaringan jalan sebagai asset finansial dan dikelola selayaknya hasil dari kegiatan. Asset jaringan jalan tidak diperbolehkan berkurang / menurun (Harjono, 2004 : 45).

Secara tipikal (Harjono, 2004:47), suatu jalan memiliki tiga komponen utama. Ketiga komponen tersebut adalah lahan, penyiapan pekerjaan tanah dan struktur jalan. Meskipun setiap komponen menunjukkan biaya tertentu, nilai jalan ditentukan hanya berdasarkan pada pekerjaan penyiapan tanah dan biaya struktur jalan. Alasan tidak mengambil biaya pengadaan tanah karena biayanya tidak berubah dan tidak ada pengaruh pada nilai total asset. Dengan demikian nilai asset dari jalan baru akan sama dengan biaya dua komponen yang tersebut diatas.

Berdasarkan pendekatan tersebut, maka penentuan pembiayaan pemeliharaan jalan harus memperhitungkan biaya struktur jalan saja, dikarenakan dua komponen diatas berlaku hanya apabila terjadi pembangunan jalan baru. Biaya struktur jalan dapat menggunakan harga standar yang berlaku dengan mengalikannya dengan tingkat kerusakan jalan yang akan diperbaiki.

Besaran biaya pemeliharaan berbeda tergantung dari jenis pemeliharaan yang dilakukan. Menurut Ditjen Bina Marga (1991), harga standar untuk biaya pemeliharaan rutin sebesar Rp. 0,5 – Rp. 20 juta per km, untuk biaya pemeliharaan berkala sebesar Rp. 20 – Rp. 25 juta per km, dan untuk biaya peningkatan diatas Rp. 25 juta per km

Menurut Tamin (2002), faktor yang menjadi penentu dalam pengalokasian biaya pemeliharaan jalan adalah :

1. Kualitas struktur permukaan jalan
2. Kondisi lintas berupa LHR dan VCR
3. Peran dan fungsi jalan

Sedangkan menurut Munawar (2000), faktor yang menjadi prioritas dalam pemeliharaan jalan adalah :

1. Arus lalu lintas
2. Kerusakan fisik jalan akibat lalu lintas
3. Kerusakan fisik jalan akibat krisis / bencana
4. Gangguan lingkungan
5. Benefit Cost Analisis

2.3 Peran Serta Masyarakat Perkotaan Dalam Pemeliharaan Jalan

Lingkungan

Peran serta masyarakat sangat mendukung program/ atau kegiatan di suatu kota/wilayah.

Peran serta masyarakat menurut Habitat dalam Panudju (1999:71) adalah sebagai berikut :

“Participation is process of involving people; especially those directly effected, to define the problem and involve solutions with them”. (Habitat-Citynet; 1997:29)

Peran serta masyarakat sangat erat kaitannya dengan kekuatan atau hak masyarakat, terutama dalam pengambilan keputusan dan tahap identifikasi masalah, mencari pemecahan masalah sampai dengan pelaksanaan berbagai kegiatan pembangunan. Sedangkan menurut Louise et.al (1989:274) peran serta masyarakat adalah melibatkan masyarakat dalam tindak-tanduk administrator yang mempunyai pengaruh langsung terhadap mereka.

Pengertian peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan adalah keterlibatan masyarakat dalam ikut serta bertanggung jawab baik pasif maupun aktif secara individu, keluarga, kelompok masyarakat untuk ikut memelihara prasarana jalan perkotaan. Masalah pemeliharaan jalan perkotaan sudah menjadi masalah/beban seluruh pemerintah kota, sehingga pemerintah pusat menilai bahwa pengelolaan jalan dalam pemeliharaan jalan di kota-kota tidak saja menjadi tanggung jawab pemerintah kota yang bersangkutan, tetapi juga merupakan menjadi tanggung jawab masyarakat.

Masyarakat perlu diminta partisipasinya sebab masyarakat mempunyai potensi besar dalam setiap pembangunan. Masyarakat memang memiliki aspek yang serba ganda, disamping sebagai penerima dan pelaku segala macam keputusan, masyarakat berperan pula sebagai sasaran akhir dari pelbagai aturan, instruksi dan segala macam kebijaksanaan kalangan atas secara efektif.

Salah satu pendekatan pada masyarakat untuk dapat membantu program pemerintah dalam pemeliharaan jalan kota adalah mengubah pola pikir masyarakat tentang pemahaman bahwa semua pengelolaan jalan adalah

merupakan tanggung jawab pemerintah. Beberapa aspek yang dapat merubah pola pikir masyarakat adalah sebagai berikut :

- a. Menggugah peran serta masyarakat dan organisasi masyarakat dalam program pemeliharaan jalan kota.
- b. Memberikan penerangan/penyuluhan akan pentingnya pengelolaan jalan dalam hal ini pemeliharaan jalan untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan agar memudahkan mobilisasi kegiatan perekonomian perkotaan.
- c. Merubah pola pikir bahwa pemeliharaan jalan hanya merupakan tanggung jawab pemerintah.

2.3.1 Bentuk Peran Serta Masyarakat Perkotaan

Bentuk partisipasi merupakan keikutsertaan seseorang dalam kegiatan-kegiatan pembangunan. Setidaknya ada dua tipe partisipasi menurut Koentjaraningrat (1980:79) menyatakan bahwa :

1. Partisipasi dalam aktivitas bersama dalam proyek-proyek pembangunan.
2. Partisipasi sebagai individu diluar aktivitas bersama dalam pembangunan.

Bentuk partisipasi lain yang lebih lengkap dikemukakan oleh Bryan dan White dalam Ndraha (1983:17) dimana disamping ada partisipasi dalam pengambilan keputusan dan pelaksanaan juga terdapat partisipasi pemanfaatan suatu proyek.

Selanjutnya dikatakan Bryan dan White dalam Ndraha (1983:23) bahwa partisipasi dapat berbentuk :

1. Partisipasi buah pikiran
2. Partisipasi harta dan uang
3. Partisipasi tenaga atau gotong-royong

4. Partisipasi sosial
5. Partisipasi masyarakat dalam kegiatan-kegiatan nyata yang konsisten

Jadi partisipasi adalah juga berfungsi dari manfaat disamping pengorbanan ataupun resiko.

Partisipasi masyarakat pada dasarnya dapat dinyatakan dalam bentuk pemikiran, ketrampilan/keahlian, tenaga, harta benda uang (Davis dalam Santosa, 1988:16). Sejalan dengan itu Surbakti (1984:72-73) mengemukakan bahwa kegiatan yang dapat digolongkan sebagai partisipasi antara lain : (1) Ikut mengajukan usul-usul kegiatan; (2) ikut serta bermusyawarah dalam mengambil keputusan tentang alternative program yang dianggap paling baik; (3) Ikut serta melaksanakan apa yang telah diputuskan termasuk disini memberikan iuran atau sumbangan materiil; (4) Ikut serta mengawasi pelaksanaan keputusan.

Dengan demikian, ukuran peran serta masyarakat lebih cepat bila dijelaskan secara kualitatif. Dalam hal ini partisipasi dapat didefinisikan kedalam sebuah tipologi yang memperlihatkan adanya perbedaan penilaian masyarakat tentang intensitas keterlibatan masyarakat (Whyte dalam Bourne, 1984:22). Partisipasi masyarakat dalam pengambilan keputusan dapat dibedakan menjadi (Hamdee dan Goethert, 1997:66) :

1. Tidak ada sama sekali (*none*) : *outsider* semata-mata bertanggungjawab pada semua pihak, dengan tanpa keterlibatan masyarakat.
2. Tidak langsung (*indirect*): sama dengan tidak ada partisipasi tetapi informasi merupakan sesuatu yang spesifik.

3. Konsultatif (*consultative*) : outsider mendasarkan atas informasi dengan tidak langsung diperoleh dari masyarakat.
4. Terbagi (*shared*) : masyarakat dan outsider berinteraksi sejauh mungkin secara bersamaan.
5. Pengendalian penuh (*full control*) : masyarakat mendominasi dan outsider membantu ketika diperlukan

2.3.2 Faktor-faktor yang mempengaruhi peran serta masyarakat dalam Pemeliharaan Jalan Lingkungan

Menurut Barlian (2000) dalam Sunarti dan Made (2002;26) peran serta masyarakat di pengaruhi oleh beberapa hal yaitu tingkat pendidikan dan pendapatan.

1. Tingkat Pendidikan

Pendidikan sebagai salah satu sub sistem dari sistem sosial yang terorganisir dan berusaha mengembangkan kemampuan, sikap, nilai dan pengetahuan para warga negara menuju terbinanya warga negara yang dewasa, baik secara ekonomi, kultural, religius maupun etis sehingga mampu berperan serta dalam pembangunan (Barlian, 2000 dalam Sunarti dan Ni Made, 2002:26). Hasil KTT Bumi di Rio bulan Juni 1992 menegaskan bahwa pendidikan dapat menimbulkan kesadaran, nilai dan sikap, kecakapan dan perilaku menyangkut etika dan lingkungannya yang sangat diperlukan menyangkut untuk pembangunan berkelanjutan (Siahaan, 399 ; 2004). Berdasarkan pendapat diatas, keluarga sebagai institusi sosial bukan hanya sebagai sebuah kelompok, tetapi lebih dari itu, ia dapat berfungsi merangkai pola-pola tingkah

laku yang mencerminkan identitas setempat dan juga dalam hubungannya dengan institusi di luar keluarga.

2. Tingkat Pendapatan

Pendapatan seseorang atau kelompok masyarakat yang relatif tinggi, akan memungkinkan seseorang tidak hanya memikirkan bagaimana memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari yang layak. Dengan tingkat pendapatan yang relatif tinggi, masyarakat dapat membagi dan menyisihkannya untuk kebutuhan hidup yang lain, baik untuk menjaga, merawat dan memelihara kesehatan badan dan lingkungannya seperti menyediakan sarana prasarana.

2.3.3 Tipologi Penilaian Masyarakat Perkotaan Tentang Partisipasi

Menurut Arnstein dalam Panudju (1999:69-76) penilaian masyarakat tentang partisipasi atau peran serta masyarakat atau derajat keterlibatan masyarakat terhadap program pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah digolongkan menjadi delapan tipologi penilaian masyarakat. Secara garis besar tipologi penilaian masyarakat tentang partisipasi tersebut adalah sebagai berikut :

1. Manipulasi (*manipulation*)

Penilaian masyarakat tentang partisipasi ini adalah yang paling rendah dimana masyarakat hanya dipakai namanya sebagai anggota dalam berbagai badan penasihat advising board. Dalam hal ini tidak ada peran serta masyarakat yang sebenarnya dan tulus, diselewengkan dan dipakai sebagai alat publikasi dari pihak penguasa.

2. Penyembuhan (*therapy*)

Dengan berkedok melibatkan peran serta masyarakat dalam perencanaan, para perancang memperlakukan anggota masyarakat seperti proses penyembuhan pasien dalam terapi. Meskipun masyarakat terlibat dalam banyak kegiatan, pada kenyataannya kegiatan tersebut lebih banyak untuk mengubah pola pikir masyarakat yang bersangkutan daripada mendapatkan masukan dari mereka.

3. Pemberian Informasi (*informing*)

Memberi informasi kepada masyarakat tentang hak-hak mereka. Tanggungjawab dan berbagai pilihan, dapat menjadi langkah pertama yang sangat penting dalam pelaksanaan partisipasi masyarakat. Meskipun demikian yang sering terjadi penekanannya lebih pada pemberian informasi satu arah dari pihak pemegang kuasa kepada masyarakat. Tanpa adanya kemungkinan untuk memberikan umpan balik atau kekuatan untuk negosiasi dari masyarakat. Dalam situasi itu terutama informasi diberikan pada akhir perencanaan, masyarakat hanya memiliki sedikit kesempatan untuk mempengaruhi rencana.

4. Konsultasi (*consultation*)

Mengundang opini masyarakat tentang ini masyarakat mulai mempunyai beberapa pengaruh meskipun beberapa hal masih tetap ditentukan oleh pihak yang mempunyai kekuasaan. Dalam pelaksanaannya beberapa anggota masyarakat yang dianggap mampu dimasukkan sebagai anggota dalam badan-badan kerjasama pengembangan kelompok masyarakat yang anggota-anggota lainnya wakil-wakil dari berbagai instansi pemerintah. Walaupun usul dari

masyarakat diperhatikan namun suara masyarakat itu sering tidak didengar karena kedudukannya relatif rendah atau jumlah mereka terlalu sedikit dibanding anggota dari instansi pemerintah.

5. Perujukan (*placation*)

Pada penilaian masyarakat tentang ini masyarakat mulai mempunyai beberapa pengaruh meskipun beberapa hal masih tetap dilakukan oleh pihak yang mempunyai kekuasaan. Dalam pelaksanaannya beberapa anggota masyarakat yang dianggap mampu dimasukkan sebagai anggota dalam badan-badan kerjasama pengembangan kelompok masyarakat yang anggota-anggota lainnya wakil-wakil dari berbagai instansi pemerintah. Walaupun usul dari masyarakat diperhatikan namun suara masyarakat itu sering tidak didengar karena kedudukannya relatif rendah atau jumlah mereka terlalu sedikit dibanding anggota dari instansi pemerintah.

6. Kemitraan (*partnership*)

Pada penilaian masyarakat tentang ini, atas kesepakatan bersama, kekuasaan dalam berbagai hal dibagi antara pihak masyarakat dengan pihak pemegang kekuasaan. Dalam hal ini disepakati bersama untuk saling membagi tanggungjawab dalam perencanaan, pengendalian keputusan, penyusunan kebijaksanaan dan pemecahan berbagai masalah yang dihadapi.

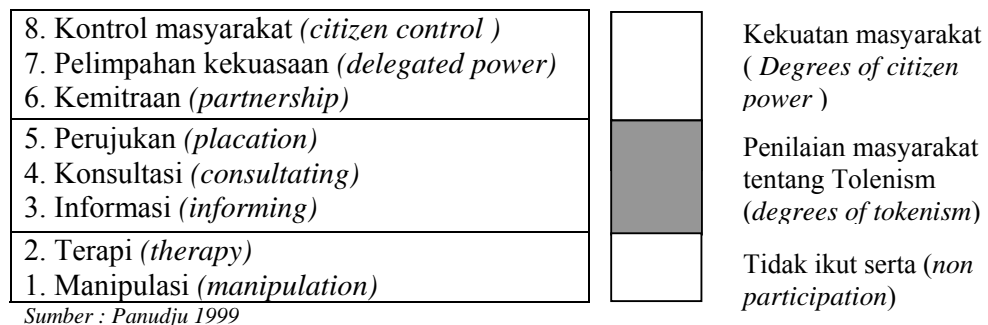
7. Pelimpahan kekuasaan (*delegated power*)

Pada penilaian masyarakat tentang ini masyarakat diberi limpahan kewenangan untuk membuat keputusan pada rencana atau program tertentu untuk memecahkan perbedaan yang muncul, pemilik kekuasaan yang dalam

hal ini adalah pemerintah harus mengadakan tawar menawar dengan masyarakat dan tidak dapat memberikan tekanan-tekanan dari atas.

8. Masyarakat yang mengontrol (*citizen control*)

Pada penilaian masyarakat pada tipe ini, masyarakat memiliki kekuatan untuk mengatur program atau kelembagaan yang berkaitan dengan kepentingan mereka. Mereka mempunyai kewenangan dan dapat mengadakan negosiasi dengan pihak-pihak luar yang hendak melakukan perubahan. Dalam hal ini usaha bersama warga dapat langsung berhubungan dengan sumber-sumber dana untuk mendapatkan bantuan atau pinjaman dana, tanpa melewati pihak ketiga.



GAMBAR 2.6
TIPOLOGI PENILAIAN MASYARAKAT TENTANG
PARTISIPASI

Dari kedelapan tipologi tersebut, menurut Arnstein secara umum dapat dikelompokkan dalam 3 (tiga) kelompok besar, yaitu sebagai berikut :

- Tidak ada peran serta atau *non participation* yang meliputi *manipulation* dan *therapy* ;
- Partisipasi masyarakat dalam bentuk tinggal menerima beberapa ketentuan atau *degrees of tokenism* yang meliputi *informing*, *consultation* dan *placation*;

- c. Partisipasi masyarakat dalam bentuk mempunyai kekuasaan atau *degrees of citizen power* yang meliputi *partnership*, *delegated power* dan *citizen control*.

Menurut Bintoro (1989:207) mengungkapkan bahwa keterlibatan aktif atau partisipasi masyarakat dapat berarti keterlibatan dalam proses menentukan arah, strategi dan kebijaksanaan pembangunan yang dilakukan pemerintah serta keterlibatan dalam memikul beban dan tanggungjawab dalam pelaksanaan pembangunan juga keterlibatan dalam memetik hasil dan manfaat pembangunan secara berkeadilan.

2.4 Peran Serta Masyarakat Dalam Pemeliharaan Jalan Lingkungan

Kebijaksanaan peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan lingkungan merupakan suatu kebijakan yang harus ditempuh agar beban pemerintah kabupaten menjadi lebih ringan.

Menurut Sutrisno (2004) bahwa pembinaan dan pengembangan pembangunan perumahan dan prasarana lingkungan, menyangkut berbagai segi yang memerlukan langkah-langkah kebijaksanaan secara terus-menerus. Dengan tidak tersedia dan terpeliharanya prasarana perumahan yang cukup, mengakibatkan tumbuhnya “*slums*” dan “*semi slums*” yang pada gilirannya menimbulkan berbagai problem sosio ekonomis.

Menurut Heggie penyebab pemeliharaan jalan yang buruk antara lain dipengaruhi oleh : a) institusi kelembagaan ; b) sumber daya manusia; pembiayaan yang tidak memadai; d) tidak jelasnya tanggungjawab.

Menurut Koentjaraningrat bahwa bentuk partisipasi merupakan keikutsertaan seseorang dalam kegiatan-kegiatan pembangunan. Setidaknya ada dua tipe partisipasi : a) Partisipasi dalam aktivitas bersama dalam proyek-proyek pembangunan; b) Partisipasi sebagai individu diluar aktivitas bersama dalam pembangunan.

Menurut Barlian (2000) dalam Sunarti dan Ni Made (2002;26) bahwa peran serta masyarakat di pengaruhi oleh beberapa hal yaitu tingkat pendidikan dan pendapatan. a) Tingkat Pendidikan sebagai salah satu sub sistem dari sistem sosial yang terorganisir dan berusaha mengembangkan kemampuan, sikap, nilai dan pengetahuan para warga negara menuju terbinanya warga negara yang dewasa, baik secara ekonomi, kultural, religius maupun etis sehingga mampu berperan serta dalam pembangunan; b) Tingkat Pendapatan seseorang atau kelompok masyarakat yang relatif tinggi, akan memungkinkan seseorang tidak hanya memikirkan bagaimana memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari yang layak. Dengan tingkat pendapatan yang relatif tinggi, masyarakat dapat membagi dan menyisihkannya untuk kebutuhan hidup yang lain, baik untuk menjaga, merawat dan memelihara kesehatan badannya dan lingkungannya seperti menyediakan sarana prasarana.

Untuk lebih jelasnya, variabel yang akan digunakan dalam penelitian ini, dapat dilihat pada tabel II.3.

TABEL II.3
VARIABEL DAN INDIKATOR PERAN SERTA MASYARAKAT
DALAM PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN

	SASARAN	VARIABEL	SUMBER
1.	Identifikasi Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan	1. Sumber Daya Manusia dan Sumber Daya Alat 2. Pembiayaan 3. Kelembagaan 4. Kebijakan Pemerintah	PP No. 6 Tahun 1985 Heggie , 1995
2.	Identifikasi Karakteristik Masyarakat di Lingkungan Perumahan	1. Karakteristik Sosial 2. Karakteristik Ekonomi 3. Karakteristik mobilitas penduduk	Barlian, 2000
3.	Identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi peran serta masyarakat dalam pemeliharaan jalan	- Tingkat Pendidikan - Tingkat Pendapatan	
4.	Identifikasi Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan	1. Bentuk Peran serta Masyarakat 2. Tipologi Partisipasi	Koentjaraningrat. 1980 Panudju 199

Sumber : Analisis Penyusun, 2006

BAB III

KAJIAN UMUM KOTA PURWODADI DAN PERUMAHAN KOPRI SAMBAK INDAH, PURWODADI

3.1 Kajian Umum Kota Purwodadi

Kota Purwodadi terdiri dari 4 Kelurahan yaitu Kelurahan Purwodadi, Kelurahan Danyang, Kelurahan Kuripan dan Kelurahan Kalongan dengan Pusat Pemerintahan Kecamatan di Kelurahan Purwodadi.

Adapun batas-batas wilayah administrasi Kota Purwodadi adalah sebagai berikut :

- sebelah Utara : Dibatasi oleh Sungai Lusi
- sebelah Timur : Dibatasi oleh Desa Karanganyar dan Desa Ngraji
- sebelah Selatan : Dibatasi oleh Desa Krangganharjo Kec. Toroh
- sebelah Barat : Dibatasi oleh Desa Ngembak, Genuksuran, Cengkrong

Kota Purwodadi secara administratif mempunyai luas wilayah 1.545.01 Ha yang meliputi empat Kelurahan, yaitu Kelurahan Purwodadi seluas 390,51 Ha, Kelurahan Kuripan seluas 520 Ha, Kelurahan Danyang seluas 322,5 Ha dan Kelurahan Kalongan seluas 312 Ha.

3.1.1. Topografi

Keadaan topografi Kota Purwodadi sebagian besar mempunyai kemiringan 0-2 % dengan ketinggian +/- 41 m dpl sehingga dapat dikatakan daerah tersebut termasuk dataran rendah.

3.1.2. Tata Guna Lahan

3.1.2.1 Rencana Tata Guna Lahan

Pola Penggunaan lahan Kota Purwodadi sebagian besar adalah berupa pekarangan dimana penggunaan lahan pekarangan 697,54 Ha sawah seluas 602,36 Ha, tegalan 67,05 Ha dan luas lain-lain 178,06 Ha. Luas pekarangan yang tinggi menunjukkan bahwa penggunaan lahan terbangun lebih banyak daripada lahan tidak terbangun. Kelurahan yang memiliki luas sawah paling sedikit adalah Kelurahan Purwodadi yaitu seluas 24,50 Ha. Luas pekarangan yang paling luas juga dimiliki oleh Kelurahan Purwodadi, yaitu seluas 251,04 Ha. Hal ini menunjukkan bahwa wilayah terbangun terbanyak terdapat di Kelurahan Purwodadi. Lebih jelasnya untuk mengetahui penggunaan lahan di masing-masing Kelurahan dapat dilihat di tabel Luas Wilayah Berdasarkan Penggunaan Lahan Di Kota Purwodadi.

TABEL III.1
LUAS WILAYAH BERDASARKAN PENGGUNAAN LAHAN DI KOTA
PURWODADI PADA TAHUN 2003

No.	Kelurahan	Luas Sawah (Ha)	Luas Tegalan (Ha)	Luas Pekarangan (Ha)	Lain-Lain (Ha)	Total Luas (Ha)
01	02	03	04	05	06	07
1.	Purwodadi	24,50	7,20	251,04	107,77	390,51
2.	Kuripan	266,80	23,10	210,90	19,20	520,00
3.	Danyang	205,06	7,55	93,85	16,04	322,50
4.	Kalongan	106,00	29,20	141,75	35,05	312,00
	JUMLAH	602,36	67,05	697,54	178,06	1545,01

Sumber : Kecamatan Purwodadi Dalam Angka, 2002

Berikut kami sampaikan Rencana peta penggunaan lahan di Kota Purwodadi adalah sebagai berikut :

PETA RENCANA TATA GUNA LAHAN 3.1

3.1.2.2 Kondisi Eksisting Tata Guna Lahan

Pola penggunaan lahan pada saat ini mengacu pada Rencana Detail Tata Ruang Kota Purwodadi (RDTRK) Tahun 2003 s/d 2013. Berdasarkan Rencana penggunaan lahan RDTRK Tahun 2003 maka terdapat penyimpangan dalam penggunaan lahan di Kota Purwodadi. Lahan penggunaan campuran banyak digunakan untuk kawasan perdagangan seperti kawasan di Jl. R Suprpto dan Jl. Diponegoro yang rencana penggunaan lahannya untuk campuran berubah menjadi kawasan perdagangan. Beberapa rencana penggunaan lahan untuk perkantoran juga ada perubahan fungsi menjadi kawasan kesehatan dengan adanya pendirian rumah sakit. Hal ini menunjukkan belum berfungsinya secara maksimal rencana penggunaan tata guna lahan sebagai alat untuk pengendalian tata ruang kota di Purwodadi. Untuk lebih jelasnya berikut kami sampaikan peta kondisi eksisting penggunaan lahan yang menunjukkan beberapa penyimpangan penggunaan lahan :

PETA KONDISI EKSISTING TGL 3.2

3.1.3 Kependudukan

Perencanaan suatu kota pada dasarnya adalah suatu usaha dalam pengaturan, penataan dan pengarahannya perkembangan kota tersebut, sehubungan dengan peningkatan jumlah, kegiatan dan tuntutan kebutuhan dari penduduknya. Mengingat perencanaan kota didasarkan pada ukuran-ukuran jumlah penduduk, maka rencana pengembangan dan pertumbuhan kota akan didasarkan pada jumlah penduduk yang dilayani. Untuk itu perlu ditetapkan langkah-langkah dan kebijaksanaan dasar hal kependudukan.

Berdasarkan data 5 tahun terakhir, dari tahun 1998 hingga tahun 2002, jumlah penduduk kota Purwodadi adalah

Tahun 1998	:	47.805 jiwa
Tahun 1999	:	48.138 jiwa
Tahun 2000	:	48.442 jiwa
Tahun 2001	:	48.674 jiwa
Tahun 2002	:	48.954 jiwa

Dari perkembangan 5 tahun terakhir, maka secara kumulatif rata-rata perkembangan penduduknya adalah 0,59 %, dimana untuk ukuran kota perkembangan tersebut termasuk sedang.

3.1.4 Struktur Ruang Kawasan Terhadap Kota Purwodadi

Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) tahun 2003-2013 Kota Purwodadi, maka kawasan perumahan Korpri Sambak Indah termasuk dalam Bagian Wilayah Kota (BWK) III Kota Purwodadi. BWK III mempunyai total luas 454 Ha yang meliputi wilayah Kelurahan Kalongan dan Danyang. Perumahan Korpri secara administratif termasuk dalam wilayah Kelurahan Danyang.

BWK III terbagi menjadi 3 SBWK, sedangkan perumahan Korpri Sambak Indah termasuk dalam SBWK III.2. SBWK ini merupakan wilayah kelurahan

Danyang sebelah timur yang meliputi areal seluas 104,76 Ha. Kegiatan yang mendominasi adalah perumahan dan permukiman. Adapun batas-batasnya adalah :

- sebelah Utara : Jl. Ki Ageng Selo
- sebelah Timur : Jl. Diponegoro
- sebelah Selatan : Desa Krangganharjo
- sebelah Barat : Jl. MH. Thamrin

Berkaitan dengan keadaan permukiman, bila dikaitkan dengan jumlah penduduk Kota Purwodadi pada tahun 2002 sebesar maka rata-rata penghuni dalam 1 rumah (4 – 5 jiwa). Dengan meningkatnya penduduk dari tahun ketahun maka kebutuhan akan sarana perumahan akan semakin meningkat pula, baik dari segi kuantitas maupun kualitasnya agar dihuni secara aman dan nyaman. Kondisi bangunan meliputi kualitas bangunan dan kerapatan bangunan. Kualitas bangunan terutama dilihat dari struktur bangunan (bahan bangunan yang dipakai). Pada dasarnya kondisi perumahan dibedakan dalam beberapa jenis perumahan yaitu permanen, perumahan semi permanen dan perumahan temporer.

Di Kelurahan Purwodadi kondisi rumah permanen mencapai 1.986 unit rumah, 1.492 unit rumah semi permanen dan 1.670 unit rumah temporer. Kelurahan Kuripan kondisi rumah permanen 816 unit, semi permanen 1.248 rumah dan temporer mencapai 1.156 rumah. Kelurahan Danyang kondisi permanen 946 unit, 93 unit semi permanen dan 989 unit rumah temporer. Di Kelurahan Kalongan kondisi perumahan permanen mencapai 611 unit sedangkan semi permanen 575 unit dan temporer mencapai 509 unit. Dari data diatas maka kondisi rumah permanen di Kota Purwodadi mencapai 36,06 % (4.359 rumah) sedangkan semi permanen

28,19 %(3.408 rumah) dan temporer 35,76 % (4.324 rumah). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat secara parsial kondisi tiap-tiap rumah penduduk di Kota Purwodadi adalah sebagai berikut :

TABEL III.2
KONDISI PERUMAHAN DI KOTA PURWODADI TAHUN 2002

No.	Kondisi Rumah	Kelurahan Purwodadi	Kelurahan Kuripan	Kelurahan Danyang	Kelurahan Kalongan	Jml (unit)	Prosent (%)
1.	Permanen	1.986	816	946	611	4.359	36.06
2.	Semi Permanen	1.492	1.248	93	575	3.408	28.19
3.	Temporer	1.670	1.156	989	509	4.324	35.76
	Jumlah	5.148	2.220	1.948	1.659	12.091	100.00

Sumber : RDTRK Kota Purwodadi, 2003-2013

Untuk menunjang kegiatan perkotaan di Kota Purwodadi, maka dibutuhkan sarana dan prasarana dasar perkotaan di Kota Purwodadi guna mendukung aktivitas penduduknya. Adapun kebijaksanaan sarana dan prasarana dasar perkotaan di Kota Purwodadi dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Penambahan serta pengembangan fasilitas dan utilitas berdasarkan perkembangan penduduk kota.
2. Pengembangan serta pengadaan fasilitas dan utilitas mempertimbangkan skala prioritas kebutuhan bagi tiap-tiap jenis fasilitas dan utilitas.
3. Perletakan serta penyebaran fasilitas dan utilitas berdasarkan pada standar yang berlaku
4. Mengembangkan serta merehabilitasi fasilitas dan utilitas yang sudah ada agar tetap dimanfaatkan secara optimal.

3.1.5 Prasarana Jalan Di Kota Purwodadi

3.1.5.1 Klasifikasi Jalan di Kota Purwodadi

Jalan di Kota Purwodadi menurut sistem jaringan jalannya termasuk dalam sistem jaringan jalan sekunder yaitu sistem jaringan jalan yang berperan sebagai pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota. Disamping itu jaringan ini disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang yang menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, sekunder sampai ke perumahan.

Sedangkan klasifikasi jalan menurut peranan atau fungsi, maka jalan di kota Purwodadi adalah jalan kolektor. Jalan Kolektor adalah melayani angkutan jarak sedang dengan kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Berdasarkan PP No. 26 tahun 1985 tentang jalan, maka jalan dalam kota Purwodadi adalah merupakan kewenangan pembinaannya oleh Pemerintah Kabupaten karena jalan dalam Kota Purwodadi mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan kota atau kabupaten.

3.1.5.2 Pembiayaan Pemeliharaan Jalan di Kota Purwodadi

Pemerintah kabupaten mempunyai tanggungjawab yang besar didalam pemeliharaan jalan. Dengan total panjang jalan 831,71 km untuk jalan kabupaten dan jalan kota 44,79 km merupakan hal yang sangat berat bagi pemerintah dalam pengalokasian pendanaan pemeliharaan. Sebagai gambaran besarnya pembiayaan yang harus ditanggung oleh pemerintah, berikut penulis sampaikan beberapa hal terkait dengan pendanaan penanganan jalan di Kota Purwodadi selama periode 5 tahun terakhir.

TABEL III.3
PEMBIAYAAN PEMELIHARAAN JALAN KOTA PURWODADI TAHUN
2002 S/D 2006

No.	Tahun	Panjang penanganan (m)	Biaya Pemeliharaan (Rp.)
1.	2002	4.469	585.000.000,-
2.	2003	3.928	981.672.000,-
3.	2004	3.544	1.125.000.000,-
4.	2005	10.645	1.223.095.000,-
5	2006	18.319	2.618.000.000,-

Sumber : DPU Kabupaten Grobogan 2002-2006

Biaya pemeliharaan pemeliharaan jalan di Kota Purwodadi dari tahun 2002 s/d 2006 mengalami kenaikan dari Rp. 585.000.000 pada tahun 2002 menjadi 2.618.000.000 pada tahun 2006. Panjang penanganan dari 4.469 m pada tahun 2002 menjadi 18.319 m pada tahun 2006. hal ini menunjukkan adanya kenaikan dari aspek pembiayaan dan panjang penanganannya.

Walaupun ada peningkatan dari aspek pembiayaan dan panjang penanganannya pada tiap tahunnya hal tersebut belum bisa memenuhi target penanganan yang harus dipelihara. Panjang penanganan yang harus dipelihara oleh Pemerintah Kabupaten sebesar 44.790 m. Panjang penanganan dari tahun 2002 s/d tahun 2006 menunjukkan peningkatan bahkan sampai mencapai 18.319 m atau sebesar 40,90 %. Untuk memberikan gambaran terhadap prosentase panjang pemeliharaan tiap tahun terhadap target pemeliharaan dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut ini :

TABEL III.4
REALISASI PEMELIHARAAN JALAN KOTA PURWODADI
TERHADAP TARGET PEMELIHARAAN

No.	Tahun	Target Pemeliharaan (m)	Realisasi Pemeliharaan (m)	Prosentase (%)
1.	2002	44.790	4.469	9.98
2.	2003	44.790	3.928	8.77
3.	2004	44.790	3.544	7.91
4.	2005	44.790	10.645	23.77
5	2006	44.790	18.319	40.90

Sumber : DPU Kabupaten Grobogan, 2006

Untuk memberikan gambaran prosentase pendanaan yang sudah dilaksanakan, maka perlu dilihat alokasi dana pemeliharaan jalan yang sudah dilaksanakan selama 5 tahun terakhir adalah sebagai berikut :

TABEL III.5
PEMBIAYAAN PEMELIHARAAN JALAN KOTA PURWODADI
TERHADAP TOTAL PEMBIAYAAN PEMELIHARAAN JALAN
DI KABUPATEN

No.	Tahun	Total Pembiayaan Jalan (Rp.)	Realisasi (Rp.)	Prosentase (%)
1.	2002	16.000.000.00,-	585.805.000,-	4.47
2.	2003	24.754.000.000,-	981.672.000,-	3.93
3.	2004	23.000.000.000,-	1.125.000.000,-	4.89
4.	2005	42.877.740.000,-	1.223.000.000,-	2.85
5	2006	48.806.600.000,-	2.618.000.000,-	5.36

Sumber : Analisis Penyusun, 2006

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pembiayaan jalan di Kota Purwodadi selama lima tahun terakhir ada peningkatan sekitar 2 – 6 %. Walaupun ada peningkatan prosentase pembiayaan, tapi pendanaan ini belum bisa mencukupi terhadap kebutuhan pemeliharaan jalan di Kota Purwodadi.

1.2 Kajian Umum Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi

3.2.1 Kondisi Fisik Dasar

Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi merupakan salah satu perumahan yang terletak di Kelurahan Danyang Kecamatan Purwodadi. Dalam Struktur kawasan, perumahan ini termasuk dalam BWK III atau tepatnya dalam SBWK III.2. Untuk lebih jelasnya kawasan BWK III Kota Purwodadi dapat dilihat dalam Gambar 3.3 dibawah ini :

PETA BWK III : 3.3

Perumahan Korpri Sambak Indah berbatasan dengan :

- sebelah Utara : Jl. Gajah Mada
- sebelah Timur : Jl. Mangga, Kampung Sambak
- sebelah Selatan : Kampung Sambak
- sebelah Barat : Perumahan Perumda

Total Luas areal Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi mencapai mencapai 2,70 Ha. Perumahan Korpri Sambak Indah dibangun oleh Pemerintah dan diutamakan untuk pegawai negeri sipil (PNS) realiasi kepemilikannya sebagian kecil oleh kalangan non PNS (swasta/BUMD). Pembangunan dilaksanakan tahun 1993 dengan mendapatkan bantuan/subsidi dari pemerintah kabupaten. Perumahan tersebut mulai dihuni oleh masyarakat mulai tahun 1994.

3.2.2 Kependudukan

Jumlah penduduk di kawasan perumahan Korpri Sambak Indah sampai akhir Juni 2006 berjumlah 1280 jiwa dengan jumlah kepala keluarga (KK) 325 KK.

TABEL III.6
JUMLAH PENDUDUK PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH
DIRINCI BERDASARKAN WILAYAH RW DAN RT

No.	Rukun Tetangga (RT)	Jml Penduduk	Prosentase (%)
	RW 06		
1.	RT 01 / RW 06	123	9.61
2.	RT 02 / RW 06	130	10.15
3.	RT 03 / RW 06	133	10.39
4.	RT 04 / RW 06	143	11.17
5.	RT 05 / RW 06	102	7.97
6.	RT 06 / RW 06	134	10.46
	RW 07		
1	RT 01 / RW 07	171	13.36
2.	RT 02 / RW 07	96	7.50
3.	RT 03 / RW 07	112	8.75
4.	RT 04 / RW 07	136	10.64
	Jumlah	1280	100.00

Sumber : RW 06 dan RW 07 Sambak Indah, 2006

Berdasarkan data kependudukan di tingkat RT dan RW pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi pada tahun 2006 diketahui bahwa tingkat pendidikan dari penghuni ini bervariasi yaitu dari tingkat SD s/d Perguruan Tinggi. Dari kelompok pendidikan rendah (SD-SMA) sekitar 44,20 % sedangkan pendidikan tinggi (Diploma-S2) sekitar 46,80 %. Pekerjaan para penduduk di Perumahan Korpri Sambak Indah sebagian besar adalah PNS sekitar 62,30 %, instansi swasta 19,50 % dan yang lainnya sekitar 18,20 %.

3.2.3 Kondisi Perumahan dan Fasilitas Sosial

Secara fisik kondisi rumah di kawasan ini sudah berubah karena perbaikan kondisi rumah oleh penghuni. Di awal pembangunannya semua jenis/tipe di perumahan ini adalah tipe 21 dengan luas tanah 100 M². Setelah ditempati, banyak sekali rumah-rumah ini direnovasi menjadi rumah mewah atau rumah sederhana. Walaupun demikian sampai saat ini masih ada beberapa rumah yang masih asli dikarenakan kondisi ekonomi masyarakat tersebut, atau pemiliknya hanya sebagai investasi saja untuk menunggu harga jual rumah menjadi tinggi kemudian akan dijual. Status kepemilikan di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi mencapai sekitar 80,50 % sedangkan yang statusnya sewa/kontrak sekitar 19,50 %.

Kondisi Perumahan penduduk mencerminkan tingkat perekonomian daripada penduduk tersebut. Kondisi rumah yang masih asli dengan tipe 21 sampai saat ini sekitar 11,70 % sedangkan yang sudah direnovasi mencapai 88,30 %.

Sebagai gambaran kondisi perumahan warga Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dapat dilihat seperti gambar dibawah ini (gambar 3.4, 3.5 dan 3.6):



Sumber : Survei Lapangan, 2006

GAMBAR 3.4
RUMAH DI PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH YANG MASIH ASLI (TIPE 21)



Sumber : Survei Lapangan, 2006

GAMBAR 3.5
RUMAH DI PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH PURWODADI
YANG SUDAH DIRENOVASI

PETA KONDISI PERUMAHAN : 3.6

Selanjutnya di Perumahan Sambak Indah juga mempunyai beberapa fasilitas sosial seperti sarana pendidikan dan tempat beribadah seperti tabel berikut :

TABEL III.7
JUMLAH DAN KEADAAN FASILITAS SOSIAL

No.	Sarana	Jumlah (Unit)	Kondisi
1.	Masjid Darul Muttaqin	1	Baik
2.	Masjid At Tho'at	1	Sedang
3.	TK Darul Muttaqin	1	Baik
4.	TK Tunas Melati	1	Baik
	Jumlah	4	

Sumber : Pengamatan di lapangan, 2006

3.2.4 Kondisi Prasarana

Pembangunan Prasarana fisik telah dibangun di Perumahan Sambak Indah selama kurang lebih 12 tahun. Secara umum kondisi prasarana di perumahan dapat dijelaskan sebagai berikut :

3.2.4.1 Prasarana Jalan

Secara umum jaringan jalan sudah bisa mencakup seluruh kawasan perumahan. Secara kuantitas dan kualitas dapat dijelaskan sebagai berikut :

TABEL III.8
KEADAAN JALAN PERUMAHAN Korpri SAMBAK INDAH PADA BULAN JUNI 2006

No.	Sarana	Panjang, x lebar (m)	Keadaan
1.	Jalan aspal	2495 x 4	Sebagian rusak
2.	Jalan batu	100 x 4	Perlu ditingkatkan
3.	Jalan tanah	300 x 4	Perlu ditingkatkan

Sumber : Pengamatan di Lapangan, 2006

Berdasarkan tabel diatas bahwa kondisi jalan secara kuantitas yang menghubungkan antar kawasan di Perumahan Korpri Sambak Indah cukup memadai,

namun untuk jenis jalan yang belum beraspal perlu ditingkatkan. Sedangkan kondisi jalan aspal yang rusak memang perlu mendapatkan pemeliharaan rutin dan berkala agar tetap bisa mempertahankan tingkat pelayanannya dalam mendukung aktifitas masyarakat di perumahan (lihat gambar 3.7, 3.8 dan 3.9).



Sumber : Survei Lapangan, 2006

GAMBAR 3.7
KERUSAKAN JALAN YANG ADA PADA PERUMAHAN



Sumber : Survei Lapangan, 2006

GAMBAR 3.8
KERUSAKAN JALAN YANG ADA PADA PERUMAHAN

Untuk memberikan gambaran terhadap kondisi kerusakan jalan yang ada dikawasan perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dapat dilihat dalam peta kondisi kondisi kerusakan jalan sebagai berikut :

PETA KERUSAKAN JALAN 3.9

3.2.4.2 Air Bersih

Penyediaan air bersih oleh PDAM untuk kawasan perumahan cukup baik, karena cakupan pelayanannya bisa mencapai seluruh kawasan perumahan. Lokasi IPA dari PDAM kebetulan terletak disebelah timur dari perumahan, sehingga pada waktu berkurangnya debit air, kebutuhan air bersih untuk perumahan masih bisa teraliri.

3.2.4.3 Sampah

Pelayanan sampah di kawasan perumahan di sediakan oleh pemerintah melalui Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kab. Grobogan (DKP). Frekfensi pengambilan sampah dilakukan langsung petugas sampah 1 – 2 hari sekali dengan mengambil tong-tong sampah dari depan masyarakat.

Untuk memberikan gambaran terhadap jaringan sampah yang ada dikawasan perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dapat dilihat dalam peta kondisi jaringan sampah sebagai berikut :

PETA JARINGAN SAMPAH 3.10

3.2.4.4 Drainase

Saluran drainase sebenarnya sudah mencakup semua kawasan perumahan, tetapi kondisi saluran tersebut tidak terpelihara oleh masyarakat. Terjadinya endapan/sedimentasi pada dasar saluran mengakibatkan pada waktu hujan tidak mampu menampung dan mengalirkan air hujan. Apalagi disebelah barat perumahan ada saluran buangan sambak (*avour*) sehingga pada waktu hujan sering melimpas ke perumahan dan memasuki perumahan masyarakat.

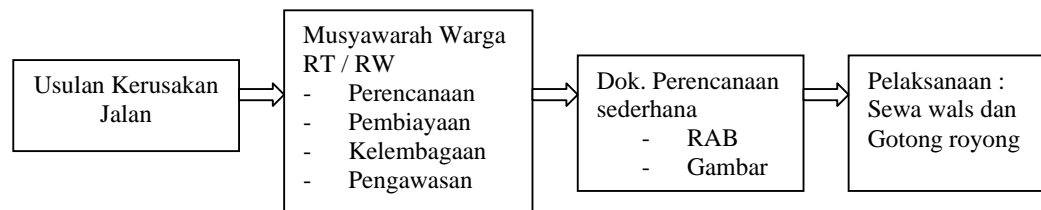
3.2.5 Peran Serta Masyarakat dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi.

Sejak ditempati oleh masyarakat pada tahun 1994, aktivitas pemeliharaan jalan di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dilakukan baik oleh Pemerintah Kabupaten maupun masyarakat setempat. Sebenarnya peran serta masyarakat sudah ada dalam pemeliharaan jalan. Hal tersebut berawal dikarenakan minimnya alokasi pembiayaan pemeliharaan jalan yang diberikan oleh pemerintah. Pengelolaan pemeliharaan jalan yang dilakukan oleh masyarakat selama ini tidak terprogram. Berikut disampaikan beberapa peran serta masyarakat yang pernah dilakukan oleh masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dilihat dari aspek pengelolaannya.

3.2.5.1 Aspek Perencanaan

Perencanaan yang selama ini dilakukan oleh masyarakat sifatnya tidak terprogram. Perencanaan hanya dibutuhkan sesaat pada saat kondisi jalan sudah sangat parah kemudian warga perumahan berinisiatif untuk mengadakan pemeliharaan jalan. Mekanisme perencanaan yang adapun sangat pendek dan hanya

berupa dokumen teknis sederhana untuk pegangan di lapangan. Mekanisme perencanaan yang ada selama ini dapat digambarkan sebagai berikut :



Sumber : Survei di Lapangan, 2006

GAMBAR 3.11
TAHAPAN PERENCANAAN YANG PERNAH DILAKUKAN
OLEH MASYARAKAT

Beberapa kegiatan pemeliharaan jalan yang pernah dilakukan oleh warga Perumahan Korpri Sambak Indah adalah sebagai berikut :

TABEL III.9
KEGIATAN PEMELIHARAAN JALAN YANG PERNAH DILAKUKAN
OLEH MASYARAKAT

No.	Kegiatan	Tahun	Wilayah
1.	Pemeliharaan Jalan dan pembangunan Jembatan di RW 06	1998	RW 06
2	Peningkatan Jalan Perumahan Korpri Sebelah Utara RT 01/RW 06	2002	RT 01/RW06
3	Pemeliharaan Jalan Kawasan Perumahan Korpri di RW 06	2003	RW 06
4	Pemeliharaan Jalan Kawasan Perumahan Korpri RT 01/RW 07	2006	RT 01/ RW 07

Sumber : Survei di Lapangan, 2006

3.2.5.2 Aspek Pembiayaan

Pembiayaan yang pernah dilakukan oleh masyarakat dalam pembiayaan pemeliharaan jalan dikawasan perumahan dapat digolongkan menjadi 2 yaitu :

a. Swadaya Murni

Pemeliharaan jalan ini pembiayaannya ditanggung semua oleh masyarakat. Pembiayaan ini dibebankan oleh masyarakat RT atau RW. Apabila pelaksana oleh RW, maka diambilkan dari Kas RW. Apabila Pelaksana oleh RT maka pembiayaan berasal dari Kas RT atau iuran secara merata yang dibebankan oleh warga RT tersebut. Model pembiayaan ini jarang yang bersifat iuran bulanan karena program yang tidak terencana sehingga hal ini cenderung membebani masyarakat. Pembiayaan yang ditarik minimal Rp. 100.000 (seratus ribu rupiah). Sebenarnya ada beberapa warga dengan ekonomi yang terbatas agak keberatan dengan iuran tersebut karena dirasa cukup besar iurannya. Karena sudah merupakan hasil rapat, masyarakat terpaksa mengikuti hasil rapat tersebut. Apabila perencanaan kegiatan pemeliharaan jalan tersebut lebih terprogram, dengan iuran Rp. 100.000 tersebut dapat dicicil setahun sebelumnya sehingga warga lebih ringan pembiayaannya dengan iuran Rp. 8.500,-/bulan selama satu tahun.

b. Subsidi Pemerintah

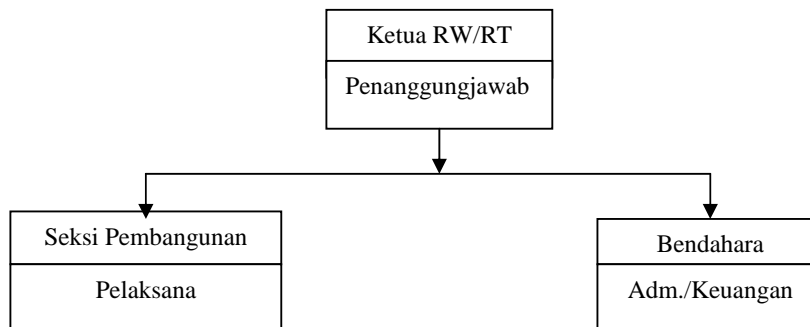
Disamping pembiayaan yang dilakukan oleh swadaya murni masyarakat ada juga pembiayaan yang disubsidi oleh pemerintah. Subsidi yang diberikan oleh pemerintah tidak berupa uang tetapi aspal. Subsidi ini sangat meringankan masyarakat karena hampir 80 % pembiayaan berasal dari pemerintah. Ada 2 hal cara penggunaan subsidi aspal ini yaitu :

1. Aspal digunakan seluruhnya sedangkan material yang lain (split, kayu bakar, wals) merupakan swadaya dari masyarakat.
2. Aspal digunakan sebagian besar untuk pengaspalan dan sebagian lagi dijual untuk pembelian material. Disamping itu kekurangan pembiayaannya swadaya oleh Masyarakat.

3.2.5.3 Aspek Kelembagaan

Kelembagaan yang dilakukan dalam peran serta masyarakat dalam kegiatan pemeliharaan jalan dibentuk secara sederhana dan bersifat sementara. Hal ini karena kegiatan pemeliharaan jalan yang dilakukan oleh masyarakat tidak terprogram, sehingga pengelola kegiatan pemeliharaan jalan juga dibentuk pada saat ada pelaksanaan pemeliharaan jalan.

Kelembagaan pelaksanaan yang ada dapat disampaikan seperti gambar sebagai berikut :



Sumber : Survei di Lapangan, 2006

GAMBAR 3.12
SKEMA KELEMBAGAAN PELAKSANAAN PEMELIHARAAN JALAN
DI TINGKAT RW DAN RT

3.2.5.4 Aspek Pengendalian dan Pengawasan

Dalam Pengendalian dan pengawasan pelaksanaan kegiatan pemeliharaan jalan dilakukan oleh semua warga masyarakat. Dalam hal ini masyarakat ikut membantu bersama secara bergotong royong dan merekapun yang juga melaksanakan fungsi pengawasan pelaksanaan pemeliharaan jalan di lingkungan mereka.

BAB IV
ANALISIS DAN PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM
PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN
PADA PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH
PURWODADI

4.1 Analisis Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Lingkungan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi Oleh Pemerintah

Untuk melihat pengelolaan pemeliharaan jalan di lingkungan perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi yang selama ini berjalan, maka diadakan penelitian terhadap pengelolaan jalan dikawasan tersebut yang selama ini ditangani oleh Pemerintah Kabupaten. Ada beberapa sebab utama dalam pengelolaan pemeliharaan jalan yang selama ini berjalan antara lain terbatasnya kemampuan pemerintah dalam pengelolaan pemeliharaan jalan (lampiran Kepmendagri No. 5 tahun 1990:1). Keterbatasan tersebut mencakup :

1. Belum efektifnya penggunaan metode pemulihan biaya untuk membiayai kegiatan operasi dan pemeliharaan.
2. Penerapan strategi yang kurang tepat dalam pemeliharaan.
3. Prosedur penganggaran yang terpisah-pisah.
4. Prioritas alokasi yang rendah diberikan pada operasi dan pemeliharaan.
5. Terbatasnya kemampuan manajemen yang menangani operasi dan pemeliharaan.

Pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan yang ada di kawasan Perumahan Korpri Sambak Indah menunjukkan adanya kelemahan pengelolaan

pada aspek perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian. Beberapa hal yang terkait dengan pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi yang telah dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten dapat di analisis sebagai berikut :

4.1.1 Aspek Perencanaan

Perencanaan jalan lingkungan setiap tahun, dibawah Bidang Cipta Karya Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Grobogan. Perencanaan dilakukan guna menyajikan dokumen perencanaan yang dapat dijadikan pedoman dalam pelaksanaan pemeliharaan. Dari mekanisme perencanaan di DPUK Grobogan dapat dilihat tahapan perencanaan yang dilaksanakan pada tabel IV.1 :

Kegiatan inventarisasi kerusakan jalan lingkungan digunakan untuk mengetahui data jalan yang mengalami kerusakan pada tahun sebelumnya. Data Base adalah salah satu bank data yang digunakan dalam melihat daftar jalan yang akan diusulkan dalam pemeliharaan. Beberapa usulan yang pada tahun kemarin sudah diusulkan tetapi tidak dapat terealisasi kembali diusulkan dalam pemeliharaan.

Usulan rekapitulasi kegiatan pemeliharaan jalan lingkungan kemudian diusulkan kepada Bappeda sebagai daftar kegiatan yang akan dibahas untuk perencanaan kegiatan tahun mendatang.

Berdasarkan pagu dana yang sudah ditetapkan oleh Tim Penyusunan APBD, maka dibuatkan prioritas berdasarkan tingkat kerusakan jalan. Ada beberapa hal yang dapat di kaji dari tahapan ini yaitu :

1. Jumlah kegiatan pemeliharaan yang harus ditangani selalu jauh melampaui terhadap pagu dana yang ditetapkan.
2. Faktor prioritas berdasarkan RDTRK atau tingkat strategis jalan sering diabaikan karena kurangnya pemahaman terhadap pentingnya RDTRK tersebut.
3. Unsur politik mempengaruhi terhadap prioritas kegiatan. Tekanan legislatif sering dikedepankan dengan alasan aspirasi masyarakat walaupun ruas jalan tersebut dari unsur aksesibilitas dan ekonomis tidak layak.

Berikut kami sampaikan tahapan perencanaan yang sudah dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Grobogan adalah sebagai berikut :

TABEL IV.1
TAHAPAN PERENCANAAN YANG SUDAH DILAKUKAN

No.	Tahapan	Kegiatan	Keterangan
1.	Inventarisasi Data Kerusakan Jalan Lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> - Data base - Usulan Tahun lalu yang belum terealisasi - Usulan tahun berjalan 	Bulan Juli
2.	Usulan Pemeliharaan kepada Bappeda	<ul style="list-style-type: none"> - Rekapitulasi usulan yang masuk - Musrenbangda yang melibatkan unsur masyarakat, Birokrasi, LSM dan DPRD 	Bulan Agustus
3.	Penyusunan prioritas berdasarkan pagu dana	<ul style="list-style-type: none"> - Prioritasi usulan berdasarkan tingkat kerusakan jalan. - Penyesuaian usulan terhadap pagu dana yang diberikan 	Bulan September
4.	Pra desain	<ul style="list-style-type: none"> - Survei awal ke lapangan/lokasi - Desain gambar - Pembuatan Rencana Anggaran Biaya (RAB) - Penyusunan RASK (Rencana Anggaran Satuan Kerja) - Pembahasan dan Penetapan anggaran dengan DPRD 	Bulan Oktober S/d Desember
5.	Finalisasi desain	<ul style="list-style-type: none"> - Survei ulang ke lapangan/lokasi berdasarkan kegiatan yang sudah ditetapkan DPRD - Finalisasi desain gambar - Pembuatan Rencana Anggaran Biaya (RAB) dan DASK (Dokumen Anggaran Satuan Kerja) 	Bulan Desember s/d Januari
6.	Penyusunan Dokumen pelelangan	<ul style="list-style-type: none"> - Penyusunan RKS (Rencana Kerja dan Syarat-syarat) - Penyusunan HPS (Harga Perkiraan Sendiri) 	Bulan Januari

Sumber : Hasil analisis, 2006

Dari Prioritasi kegiatan yang sudah ditetapkan maka dilakukan survei awal ke lokasi/lapangan untuk melihat kondisi jalan yang diusulkan dalam pemeliharaan. Hasil survei awal ini dituangkan dalam data kerusakan jalan, gambar dan Rencana Anggaran Biaya (RAB). Penyusunan Rencana Anggaran Satuan Kerja (RASK) dilakukan sebagai dokumen penyusunan keuangan APBD Kabupaten .

Tahap berikutnya adalah pembahasan antara Eksekutif dan DPRD untuk menetapkan kegiatan yang akan dilaksanakan dalam pemeliharaan jalan. Hal-hal yang dapat dicermati adalah :

1. Kegiatan-kegiatan yang merupakan usulan DPRD lebih diutamakan dengan alasan aspirasi masyarakat.
2. Usulan tambahan-tambahan yang masuk tanpa melalui tahapan dari awal.

Berdasarkan penetapan APBD dilakukan survei ulang ke lokasi/lapangan untuk melihat kondisi jalan yang sudah ditetapkan. Hasil survei ini dituangkan dalam finalisasi data kerusakan jalan, gambar dan Rencana Anggaran Biaya (RAB).

Penelitian terhadap tahapan ini didapat hal-hal sebagai berikut :

1. Besarnya volume kegiatan bisa berubah dari usulan awal karena volume menyesuaikan dana yang sudah ditetapkan. Hal ini berdampak pada panjang jalan yang tidak bisa mencapai titik akhir.
2. Survei terhadap usulan-usulan baru yang tidak melewati mekanisme perencanaan dari awal.

3. Kurangnya efisiensi dan efektifitasnya survei karena sering berubahnya atau bertambahnya usulan baru yang tidak melewati mekanisme perencanaan dari awal.

Penyusunan Dokumen Anggaran Satuan Kerja (DASK) dilakukan sebagai dokumen penyusunan keuangan APBD Kabupaten .

Penyusunan Rencana Kerja dan Syarat-syarat dan Harga Perkiraan Sendiri (HPS) sebagai pedoman Pengadaan Barang/Jasa kegiatan pemeliharaan jalan lingkungan.

Dari hasil penelitian didapat bahwa jalan lingkungan di perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi secara tupoksi masuk dalam pembinaan DPU Bidang Cipta Karya, tetapi dalam pelaksanaannya jalan tersebut selalu di usulkan dan ditangani DPU Bidang Bina Marga. Hal tersebut dikarenakan jalan di kawasan perumahan tersebut termasuk dalam Daftar jalan Kab/Kota (dalam SK 77).

SK 77 adalah Surat Keputusan yang diterbitkan oleh Menteri Pekerjaan Umum pada tahun 1997 berupa daftar ruas jalan yang dipedomani oleh Pemerintah Kabupaten atau Kota dalam pembinaan dan pengawasannya. Ruas jalan tersebut mencakup jalan Dalam Kota Kecamatan (Jalan Kota) dan jalan antar kecamatan (Jalan Kabupaten).

Jalan Lingkungan Perumahan Korpri termasuk dalam daftar ruas di SK 77 yang seharusnya dibawah pembinaan Bidang Cipta Karya, tetapi dalam pelaksanaannya ditangani oleh Bidang Bina Marga. Kawasan perumahan yang

lain di kota Purwodadi seperti: Perumahan Ayodya, Petra Griya sampai saat ini belum diserahkan oleh Pengembang ke Pemerintah sehingga saat ini masih dalam kewenangan Pengembang dalam pembinaannya.

Setiap tahunnya masyarakat perumahan korpri selalu mengusulkan pemeliharaan jalan dikawasan tersebut, pemerintah baru menyetujui pemeliharaan pada tahun anggaran 2006 sejak terakhir di beri bantuan tahun 2002.

Beberapa penyebab yang menjadikan tidak bisa tertanganinya pemeliharaan jalan lingkungan setiap tahun dikarenakan :

1. Terbatasnya dana pemerintah karena menangani jalan kabupaten yang sangat besar.
2. Faktor politis dikarenakan kurang mendukungnya sebagian besar masyarakat perumahan terhadap kepemimpinan Bupati yang lama.

Keterlibatan masyarakat dalam proses perencanaan jalan lingkungan di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Keterlibatan masyarakat pada waktu usulan pemeliharaan jalan melalui rapat Desa (UDKP), Musrenbangcam dan Musrenbangda.
2. Setelah proses tersebut masyarakat tidak bisa lagi ikut serta dalam pembahasan usulan dan hanya menunggu keputusan penetapan antara DPRD dengan Pemerintah.

Menurut Panudju (1999:71) bahwa peran serta masyarakat erat kaitannya dengan kekuatan dan hak mereka dalam pengambilan keputusan,

identifikasi masalah, pemecahan masalah dan pelaksanaan pembangunan. Keterlibatan hanya pada tahap usulan saja masih sangat jauh dari keikutsertaan masyarakat dalam pembangunan, karena masih belum ikut dalam pengambilan keputusan dan pelaksanaan pembangunan.

Pelibatan masyarakat dalam tindakan administrator yang mempunyai pengaruh langsung terhadap masyarakat sangat kurang (Louise et.al:1989:274). Keterlibatan hanya pada tahap usulan saja sehingga masyarakat tidak bisa memonitor sampai sejauh mana usulan mereka.

Masalah jalan sudah menjadi beban seluruh pemerintah kota termasuk masyarakat. Keterlibatan masyarakat untuk ikut bertanggungjawab secara individu, keluarga dan kelompok masyarakat dalam pemeliharaan jalan di lingkungan mereka.

Menurut Surbakti (1984:72-73) bahwa kegiatan yang dapat digolongkan dalam peran serta adalah :

1. Ikut mengajukan usulan kegiatan
2. Ikut bermusyawarah dan mengambil keputusan pilihan program yang dianggap paling baik
3. Ikut melaksanakan yang telah diputuskan termasuk memberikan iuran atau sumbangan.
4. Ikut serta mengawasi pelaksanaan pekerjaan

Faktor sumber pendanaan juga berpengaruh terhadap keterlibatan masyarakat. Sumber dana yang berasal dari pemerintah, maka tahapan peran serta

masyarakat hanya pada ikut mengajukan usulan saja. Pada sumber pembiayaan yang swadaya, maka keempat tahapan diatas dapat diikuti oleh masyarakat setempat.

Dalam pengambilan keputusan, masyarakat tidak terlibat sama sekali. Hal tersebut karena masyarakat tidak terlibat dalam rapat penetapan kegiatan yang dilakukan Pemerintah dan DPRD. Penggolongan peran serta masyarakat tersebut termasuk kelompok pengambilan keputusan : Tidak Langsung (*indirect*). Masyarakat tidak ada peran serta tetapi informasi dari masyarakat merupakan sesuatu yang spesifik.

Penggalan informasi usulan kegiatan pemeliharaan sebanyak-banyaknya dari masyarakat, tetapi hanya sebagai informasi saja. Pengambilan keputusan penetapan suatu kegiatan wewenang sepenuhnya pemerintah dan DPRD.

Pelibatan masyarakat dalam pembangunan memang sangat diperlukan untuk menyerap aspirasi masyarakat, tetapi ada beberapa kondisi kegiatan yang tidak bisa melibatkan masyarakat. Pertimbangan tidak melibatkan masyarakat dengan kriteria kegiatan sebagai berikut :

1. Kegiatan dengan teknologi tinggi, dimana pemahaman masyarakat terhadap teknologi masih tidak mencukupi.
2. Kegiatan bencana alam yang memerlukan kecepatan dalam penanganan.

Disamping hal-hal tersebut ada beberapa kelemahan dalam peran serta masyarakat dalam kegiatan pembangunan berbasis peran serta masyarakat :

1. Proses perencanaan yang terlalu lama karena melibatkan banyak orang dalam penentuan kegiatan. Diperlukan beberapa tahapan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam menentukan kegiatan.
2. Pada saat kegiatan tidak bisa melibatkan banyak orang, tetapi memilih tim dalam pelaksanaan sebagai wakil dari masyarakat. Hal ini diperlukan karena apabila tidak ada tim, maka pengelolaan dan pengawasan dengan banyak orang akan menyulitkan dalam koordinasi. Pemahaman masyarakat yang terbatas dalam teknik juga akan menimbulkan penafsiran yang berbeda dalam konstruksi dan hal ini akan menghambat pelaksanaan.
3. Perubahan yang terjadi dalam pelaksanaan mengharuskan adanya musyawarah. Musyawarah ini memerlukan waktu yang lama dan akan terjadi pembengkakan waktu dan biaya.

Melihat proses perencanaan diatas kalau dikaji terhadap tangga partisipasi menurut arnstein dalam Panudju (1999:69-76) dimana derajat keterlibatan masyarakat terhadap program pembangunan yang sudah dilakukan oleh pemerintah, maka dalam tipologi yang tepat adalah manipulasi (*manipulation*). Peran serta disini adalah yang paling rendah, peran masyarakat yang sebenarnya tidak ada dan hanya dipakai sebagai alat publikasi dari pihak pemerintah.

4.1.2 Aspek Pembiayaan

Pendanaan yang digunakan dalam pemeliharaan jalan lingkungan berasal murni dari APBD Kabupaten. Pada tahun 1999 ada bantuan dari pemerintah pusat dengan sumber dana APBN program Perbaikan Perumahan Permukiman (PPP) yang digunakan untuk pemeliharaan jalan lingkungan. Setelah program Perbaikan Perumahan Permukiman selesai diteruskan oleh Pemerintah Kabupaten yang mengandalkan dana murni dari APBD Kabupaten.

Kucuran dana pemeliharaan jalan sebesar Rp. 200.000.000,- pernah diberikan juga pada tahun 2002 dan terakhir dialokasikan lagi pada tahun 2006 sebesar Rp. 207.600.000. Alokasi pendanaan tersebut belum bisa mencukupi kebutuhan untuk membenahi kerusakan jalan yang ada di lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah. Untuk lebih jelasnya berikut adalah gambaran pembiayaan untuk pemeliharaan jalan lingkungan di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi:

TABEL IV.2
PROSENTASE PEMBIAYAAN PEMELIHARAAN JALAN
LINGKUNGAN PADA PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH
TERHADAP PEMBIAYAAN JALAN DI KAB. GROBOGAN
TAHUN 2002-2006

No.	Tahun	Total Pembiayaan Jalan (Rp.)	Realisasi (Rp.)	Prosentase (%)
1.	2002	16.000.000.00,-	200.000.000,-	1.25
2.	2003	24.754.000.000,-	-	0
3.	2004	23.000.000.000,-	-	0
4.	2005	42.877.740.000,-	-	0
5	2006	48.806.600.000,-	207.600.000,-	0.43

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Penanganan jalan lingkungan di kota Purwodadi dapat dikelompokkan pada beberapa kawasan sebagaimana tabel berikut :

TABEL IV.3
TABEL PENGELOMPOKAN JALAN LINGKUNGAN
DI KOTA PURWODADI

No.	Kawasan	Lokasi
1.	Perumahan	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan Korpri RSS Sambak Indah - Perumahan Petra Griya - Perumahan Ayodya 1 - Perumahan Ayodya 2 - Perumahan Asabri - Perumahan Korpri 2
2.	Non Perumahan	Seluruh kawasan perkotaan di Purwodadi

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Melihat banyaknya kawasan jalan lingkungan yang sangat besar, maka dengan keterbatasan alokasi dana pemeliharaan jalan serta besarnya beban jalan kabupaten/ perkotaan yang ditanggung pemerintah sehingga perhatian terhadap pemeliharaan jalan lingkungan kurang maksimal atau tidak memadai.

Peran serta masyarakat dalam pembiayaan jalan lingkungan sangat kecil.. Pembiayaan tersebut tidak terprogram dan sifatnya darurat. Hal tersebut dikarenakan jalan sudah rusak dan tidak ada penanganan secara cepat dari pemerintah. Berikut adalah beberapa kegiatan pemeliharaan yang pernah dilakukan oleh masyarakat perumahan Korpri Sambak indah dengan beberapa model :

1. Warga RT 01 RW 06 pada tahun 2001 mengajukan permohonan bantuan aspal sebanyak 10 drum kepada Kepala Kelurahan atas nama warga untuk pembangunan jalan sepanjang 250 M. Pada pelaksanaannya warga menjual 4 drum yang digunakan pembelian material (split, pasir dan kayu bakar). Sedangkan 6 drum untuk pengaspalan. Pengadaan wals dari DPU sehingga warga hanya kontribusi BBM wals dan gotong royong dalam pelaksanaan tersebut. Model seperti ini pembiayaan yang dikeluarkan oleh masyarakat relatif lebih murah karena ada bantuan subsidi dari pemerintah melalui aspal.
2. Warga RT 01 RW 06 pada tahun 2006 ini warga melakukan swadaya murni dengan cara iuran per KK sebesar Rp. 100.000,- untuk pemeliharaan jalan sepanjang 300 M. Model seperti ini sangat memberatkan masyarakat karena harus dibayar 1 kali padahal kemampuan membayar (*ability to pay*) dari masing-masing warga berbeda.

Melihat beberapa pengalaman diatas dapat dikaji bahwa sebenarnya warga dalam keterpaksaan dikarenakan jalan yang sudah rusak ternyata bisa mengupayakan pemeliharaan jalan. Hal ini tentunya apabila lebih terprogram dapat terlaksana dengan baik dan disesuaikan dengan kemampuan masing-masing warga.

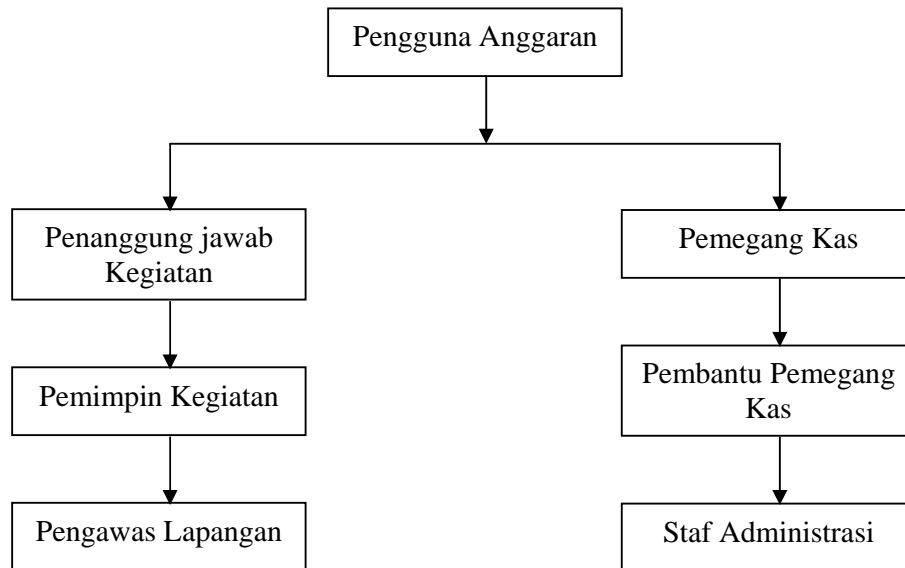
4.1.3 Aspek Kelembagaan

Kelembagaan yang menangani khusus pemeliharaan jalan lingkungan di pemerintah kabupaten tidak ada. Kelembagaan atau organisasi yang ada adalah organisasi pelaksana kegiatan pada saat masyarakat sedang mengadakan kegiatan

pemeliharaan jalan lingkungan. Kelembagaan/organisasi ini sifatnya sementara.

Organisasi pelaksana kegiatan tersebut meliputi :

Pengguna Anggaran, Penanggungjawab Kegiatan, Pemimpin Kegiatan, Pengawas Lapangan, Pemegang Kas, Pembantu Pemegang Kas dan staf Administrasi. Bagan organisasi dapat dilihat dalam gambar berikut :



Sumber : Hasil Survei, 2006

GAMBAR 4.1
BAGAN ORGANISASI
PELAKSANAAN KEGIATAN PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN

Peran serta masyarakat dalam kelembagaan/organisasi pengelolaan jalan lingkungan belum ada. Organisasi yang ada dalam pemeliharaan jalan yang pernah ada hanya bersifat sementara dan hanya diserahkan langsung oleh Seksi Pembangunan di tingkat RT maupun RW sebagai pelaksana lapangan.

4.1.4 Aspek Pengendalian dan Pengawasan

Dari hasil penelitian aspek pengendalian dan pengawasan terhadap kondisi kerusakan jalan lingkungan tidak secara rutin dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten (DPUK). Hal tersebut dikarenakan :

1. Terbatasnya Sumber Daya Manusia dalam segi kualitas maupun kuantitas terhadap besarnya wilayah penanganan pemeliharaan jalan.
2. Rendahnya pemahaman terhadap pentingnya pemeliharaan jalan lingkungan.
3. Terbatasnya Perangkat (*soft ware*) dalam monitoring berupa program data base pemeliharaan (kondisi kerusakan jalan) dan pemahaman Sumber Daya Manusia tentang periodeisasi pemeliharaan jalan (pemeliharaan jalan rutin, pemeliharaan berkala dan peningkatan).

Peninjauan kerusakan/survei terhadap jalan lingkungan akan dilakukan oleh aparat pada kondisi :

1. Usulan terhadap kegiatan jalan lingkungan apabila jalan lingkungan tersebut masuk dalam kategori prioritas kegiatan yang akan ditetapkan dalam Anggaran Belanja Pembangunan Daerah Kabupaten (APBD).
2. Aktualisasi data untuk mengetahui kondisi tingkat kerusakan jalan terakhir. Aktualisasi data ini tidak terjadwal, bisa 3 sampai dengan 5 tahun sekali, sehingga data tersebut tidak bisa dijadikan acuan terakhir dikarenakan bukan kondisi tingkat kerusakan terakhir ruas jalan lingkungan.

Peran serta masyarakat dalam pengendalian dan pengawasan sangat kecil sekali. Masyarakat hanya melaporkan kondisi kerusakan jalan lingkungan pada saat

meminta bantuan untuk kegiatan pemeliharaan jalan di lingkungannya. Kondisi yang dilaporkan hanya ruas tertentu dan secara teknik tidak dapat dijadikan acuan sebagai tingkat kerusakan jalan.

4.1.5 Aspek Peraturan

Dari hasil penelitian yang dilakukan bahwa peraturan yang digunakan dalam pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan di Perumahan Korpri Sambak Indah mengacu pada SK 77 yang ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum.

SK tersebut mengatur ruas mana saja yang merupakan kewenangan Pemerintah Kabupaten meliputi pembinaan, pemeliharaan dan peningkatannya. Sedangkan Penanganan jalan lingkungan perumahan maupun non perumahan belum ada pedoman yang jelas dalam pengelolaannya, sehingga ruas jalan yang di perumahan maupun jalan kampung/gang dengan lebar 1 s/d 2,5 meter yang ada di kota Purwodadi merupakan kategori jalan lingkungan.

Jalan di kawasan Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi sebetulnya masuk kategori jalan lingkungan, tetapi karena diusulkan dan disetujui termasuk dalam lampiran SK 77, sehingga penanganannya termasuk dalam ruas pemeliharaan jalan kota oleh Bidang ke Bina Margaan.

Kebijakan Pemerintah dalam pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan selama ini belum ada pedoman yang jelas, sehingga hanya berdasarkan asumsi lebar jalan (1 s/d 3 m) jalan kampung/gang yang ada di kota Purwodadi. Pengelolaannya pemeliharaannya tidak sistematis seperti jalan kota atau jalan

kabupaten. Apabila ada usulan dan memang sangat mendesak, kemungkinan baru akan diplot dalam usulan pemeliharaan jalan tahunan.

Kebijakan pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan di masa mendatang yang akan dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Grobogan adalah :

1. Menginventarisasi semua jalan lingkungan, baik di kawasan perumahan maupun non perumahan (lokasi, panjang, lebar)
2. Menginventarisasi kerusakan jalan yang ada sesuai dengan tingkat kerusakannya (baik, sedang, rusak, rusak berat)
3. Membuat prioritas dan daftar monitoring evaluasi tahunan terhadap jalan lingkungan yang sudah dipelihara ataupun yang akan diprioritaskan.
4. Melibatkan masyarakat untuk terlibat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan, baik masyarakat perumahan maupun non perumahan dengan harapan bisa meringankan beban pemerintah kabupaten.

4.2 Analisis Dan Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Di Lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi

4.2.1 Analisis Karakteristik Masyarakat Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi

Karakteristik merupakan hal yang dapat memberikan gambaran tentang keadaan masyarakat. Karakteristik dalam penelitian ini dikelompokkan menjadi tiga yakni karakteristik sosial, karakteristik ekonomi dan karakteristik spasial.

Untuk menganalisis karakteristik masyarakat, maka dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif yakni menggambarkan seluruh indikator karakteristik dari kondisi wilayah yang diteliti. Secara lebih terperinci untuk mendapatkan karakteristik masyarakat di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dapat dijelaskan dalam masing-masing karakteristik dibawah ini.

4.2.1.1 Analisis Karakteristik Sosial

Karakteristik sosial terdiri dari indikator jenis kelamin, status perkawinan, tingkat pendidikan, lamanya tinggal, status kependudukan, status tempat tinggal, latar belakang etnis dan agama. Untuk lebih terperinci dapat dijelaskan karakteristik sosial masyarakat yang ada di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi seperti dibawah ini :

TABEL IV.4
ANALISIS KARAKTERISTIK SOSIAL MASYARAKAT

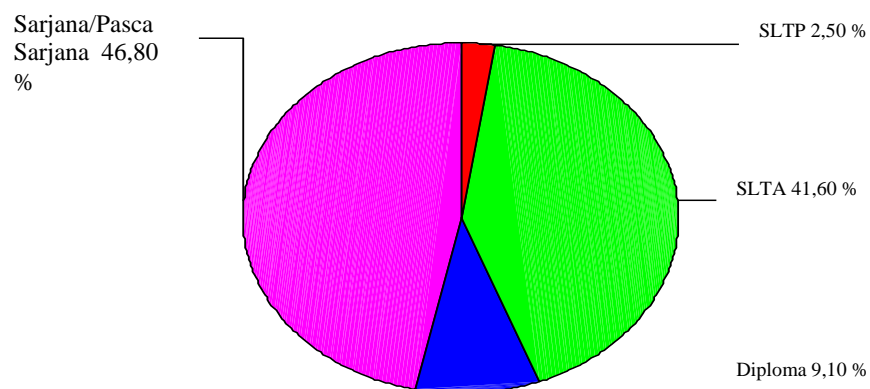
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Laki – Laki			Perempuan	
Kepala Keluarga	94,80 %			5,20 %	
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Menikah	Janda		Bujangan	
Status Kepala Keluarga	93,50 %	5,20 %		1,30 %	
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	SLTP	SLTA	Diploma	Sarjana/ Pasca Sarjana	
Pendidikan	2,50 %	41,60 %	9,10 %	46,80 %	
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Dibawah 1 tahun	Antara 1 – 2 tahun	Antara 2 – 3 tahun	Antara 3 – 5 tahun	Diatas 5 tahun
Lama Tinggal	3,90 %	3,90 %	3,90 %	7,80 %	80,50
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Penduduk Danyang	Penduduk Sementara	Kelurahan Lain	Kabupaten Lain	
Status Penduduk	92,20 %	1,30 %	5,20 %	1,30 %	
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Rumah dan tanah sendiri	Sewa / Kost		Rumah dan tanah Orang lain	
Status Tempat Tinggal	80,50 %	16,90 %		2,60 %	
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Direhab Sebagian	Direhab Total		Masih Asli	
Kondisi Tempat Tinggal	46,80 %	41,60 %		11,70 %	
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Jawa			Non Jawa	
Suku/Etnis	97,40 %			2,60 %	
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Islam	Kristen		Katolik	
Agama	92,20 %	3,90 %		3,90 %	

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Kepala Keluarga laki-laki di Perumahan Korpri Sambak Indah Sebesar 94,80 % mengindikasikan masih banyaknya keluarga yang utuh, sedangkan 5,20 % adalah kepala keluarga perempuan. Kepala keluarga perempuan berarti statusnya adalah janda karena ditinggal mati suami atau cerai.

Dari kepala keluarga yang ada terdiri dari pasangan suami istri 93,50 %, sedangkan 1,30 % adalah bujangan. Keluarga bujangan ini terdiri dari beberapa anak muda yang kontrak di Perumahan dengan profesi pelajar atau bekerja.

Tingkat pendidikan cukup bervariasi di kalangan penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah, yaitu terdiri dari pendidikan tingkat SMP 2,50 %, SMA 41,60 %, Diploma 9,10 % dan Sarjana/Pasca Sarjana sebesar 46,80 %. Hal ini menunjukkan cukup tingginya tingkat pendidikan melihat dari prosentase sarjana yang cukup besar. Untuk memberikan gambaran prosentase tingkat pendidikan, kami sampaikan grafik tingkat pendidikan adalah sebagai berikut :



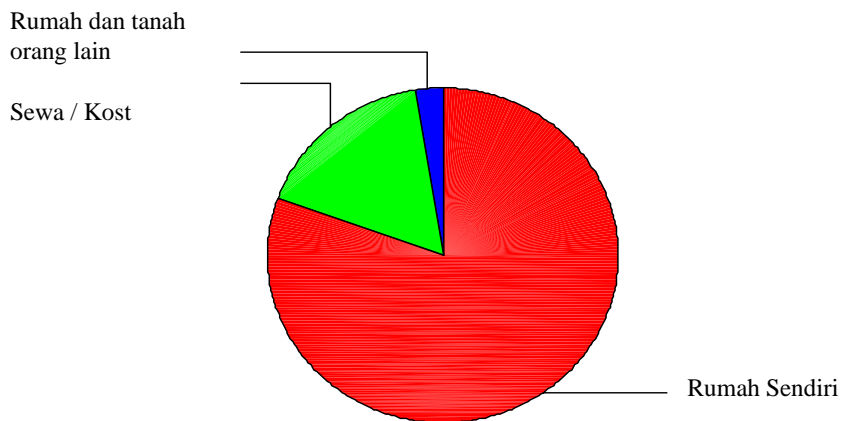
Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.2
TINGKAT PENDIDIKAN PENGHUNI PERUMAHAN KORPRI
SAMBAK INDAH PURWODADI

Lama Tinggal penghuni Perumahan menunjukkan bahwa mereka sudah cukup lama tinggal di perumahan dengan prosentase tinggal > 5 tahun sebesar 80,50 %, yang tinggal 3-5 tahun sebesar 7,80 %, dibawah 3 tahun sebesar 11,70 %. Penghuni yang tinggal > 5 tahun ini adalah mereka yang menempati sejak berdirinya perumahan ini pada tahun 1994.

Status tempat tinggal menunjukkan sebesar 80,50 % milik sendiri, sewa/kontrak sebesar 16,90 %, rumah dan tanah orang lain 2,60 %. Prosentase rumah yang milik sendiri sebesar 80,50 % sama dengan mereka yang memang sudah lama tinggal di Perumahan Korpri Sambak Indah dan menempati rumah diatas 5 tahun.

Kondisi tempat tinggal penghuni Perumahan menunjukkan prosentase 46,80 % sudah direnovasi sebagian, sedangkan yang sudah direnovasi total 41,60 % dan yang masih asli 11,70 %. Hal ini bisa menunjukkan bahwa mereka yang tempat tinggalnya sudah direnovasi mempunyai tingkat pendapatan yang lebih baik dari yang lainnya. Disamping itu mereka adalah sebagian besar adalah penduduk yang rumahnya adalah milik sendiri. Untuk memberikan gambaran prosentase kepemilikan tempat tinggal, kami sampaikan gambaran grafik sebagai berikut :



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.3
KEPEMILIKAN TEMPAT TINGGAL PENGHUNI PERUMAHAN
KORPRI SAMBAK INDAH PURWODADI

Suku yang paling besar mendiami Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi adalah Suku Jawa sebesar 97,40 % dan yang lainnya 2,60 % adalah suku dari Sumatera. Penghuni yang ada di Perumahan, baik mereka yang berasal dari Purwodadi atau pendatang, sebagian berasal suku disekitar Jawa Tengah.

Agama yang paling besar di Perumahan Korpri Sambak Indah adalah agama Islam sebesar 92,20 %, Kristen 3,90 % dan Katolik 3,90 %.

4.2.1.2 Analisis Karakteristik Ekonomi

Karakteristik ekonomi terdiri dari indikator jenis pekerjaan, pekerjaan sambilan, jumlah pendapatan, anggota keluarga yang bekerja dan pendapatan anggota yang bekerja, jumlah keluarga yang ditanggung, dan jumlah pengeluaran per bulan. Untuk lebih terperinci dapat dijelaskan karakteristik ekonomi

masyarakat yang ada di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi seperti dibawah ini :

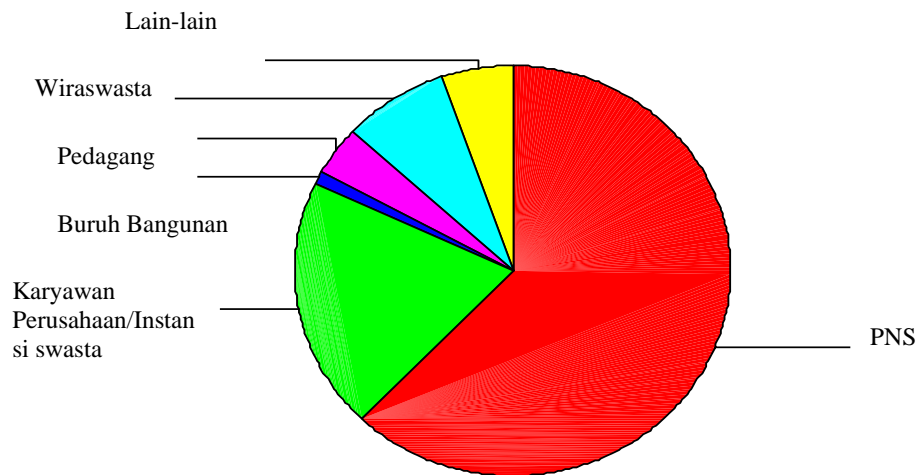
TABEL IV.5
ANALISIS KARAKTERISTIK EKONOMI

INDIKATOR	DESKRIPSI					
	PNS	Karyawan Perusahaan/ Instansi Swasta	Buruh Industri/ Bangunan	Pedagang	Wiraswasta	Lain- lain
Pekerjaan Utama	62,30 %	19,50 %	1,30 %	3,90 %	7,80 %	5,20 %
INDIKATOR	DESKRIPSI					
	Tidak Ada	Jasa	Berdagang	Wiraswasta	Lain-lain	
Pekerjaan Sambilan	77,90 %	6,50 %	6,50 %	3,90 %	5,20	
INDIKATOR	DESKRIPSI					
	< Rp. 500.000	Rp. 500.000 sd 1.000.000	Rp. 1.000.000 sd 1.500.000	Rp.1.500.000 s.d 2.000.000	Rp.>2.000.000	
Penghasilan	3,90 %	27,30 %	31,20 %	20,80 %	16,90 %	
INDIKATOR	DESKRIPSI					
	Yang bekerja			Yang tidak bekerja		
Anggota kelrga Yang bekerja	64,90 %			35,10 %		
INDIKATOR	DESKRIPSI					
	Tidak ada Penghasil an	< Rp. 500.000	Rp. 500.000 sd 1.000.000	Rp. 1.000.000 sd 1.500.000	Rp.1.500.00 0 s.d 2.000.000	Rp.>2.000.000
Penghasilan Anggota keluarga Yang bekerja	36,40 %	6,50 %	27,30 %	19,50 %	7,80 %	2,60 %
INDIKATOR	DESKRIPSI					
	1 orang	2 orang	3 orang	4 orang	> 4 orang	
Jumlah Anggota Yang Ditanggung	7,80 %	22,10 %	48,10 %	15,60 %	9,10 %	
INDIKATOR	DESKRIPSI					
	< Rp. 500.000	Rp. 500.000 sd 1.000.000	Rp. 1.000.000 sd 1.500.000	Rp.1.500.000 s.d 2.000.000	Rp.>2.000.000	
Jumlah Pengeluaran	3,90 %	29,90 %	39,00 %	18,20 %	9,10 %	

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Pekerjaan utama yang paling besar penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi adalah PNS sebesar 62,30 %, karyawan swasta 19,50 %, buruh

industri 1,30 %, pedagang 3,90 %, wiraswasta 7,80 % dan pekerjaan lain-lain sebesar 5,20 %. Hal ini menunjukkan bahwa perumahan Korpri sebagian besar penghuninya adalah PNS. Untuk memberikan gambaran, kami sampaikan gambar grafik pekerjaan utama penghuni pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi adalah sebagai berikut :



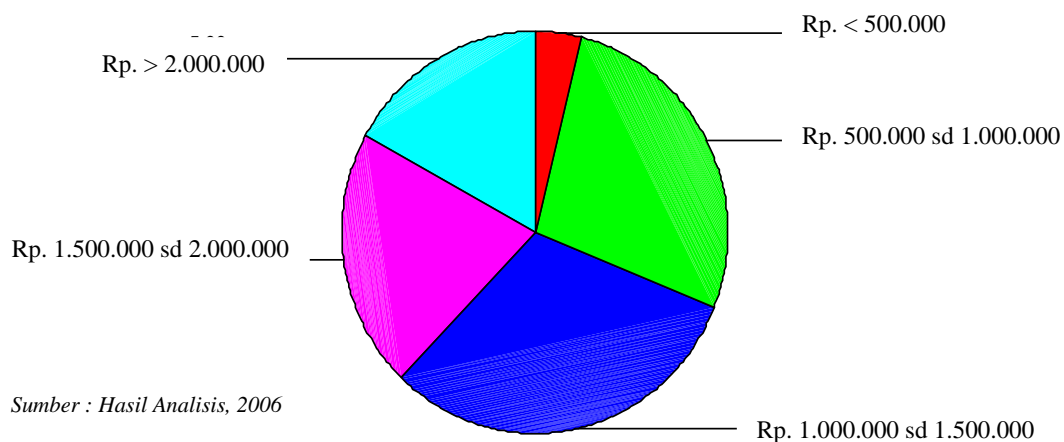
Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.4
PEKERJAAN UTAMA PENGHUNI PERUMAHAN KORPRI
SAMBAK INDAH PURWODADI

Masyarakat penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah sebagian besar tidak mempunyai pekerjaan sambilan, hal ini ditunjukkan dengan prosentase sebesar 77,90 %. Sebagian masyarakat yang mempunyai sambilan dengan profesi jasa, berdagang dan wiraswasta.

Penghasilan masyarakat penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah dibawah Rp. 500.000,- sebesar 3,90 %, antara Rp. 500.000 – 1.000.000 sebesar

27,30 %, paling besar antara Rp. 1.000.000-1.500.000 sebesar 31,20 %, antara Rp. 1.500.000 – 2.000.000 sebesar 20,80 % dan diatas Rp. 2.000.000 sebesar 16,90 %. Untuk memberikan gambaran, kami sampaikan gambar grafik penghasilan penghuni pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi adalah sebagai berikut :



GAMBAR 4.5
PENGHASILAN PENGHUNI PERUMAHAN KORPRI
SAMBAK INDAH PURWODADI

Diantara penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah tidak semua keluarga mempunyai tambahan pendapatan dari anggota keluarga yang bekerja. Hal ini ditunjukkan adanya responden sebesar 36,40% pada keluarga yang tidak mempunyai tambahan dari penghasilan anggota keluarga yang bekerja.

Jumlah pengeluaran penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah menunjukkan bahwa keluarga yang pengeluarannya < Rp. 500.000 per bulan

yakni 3,90%, sedangkan paling besar adalah pengeluaran lebih dari Rp. 1.000.000 – Rp. 1.500.000 per bulan sebanyak 39,00%.

4.2.1.3 Analisis Karakteristik Mobilitas Penduduk

Karakteristik mobiltas penduduk terdiri dari indikator tempat bekarja, lama perjalanan, cara mencapai perjalanan, biaya perjalanan. Karakteristik mobilitas penduduk merupakan gambaran tingkat aksesibilitas seseorang. Untuk lebih terperinci dapat dijelaskan karakteristik mobilitas masyarakat yang ada di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi seperti dibawah ini :

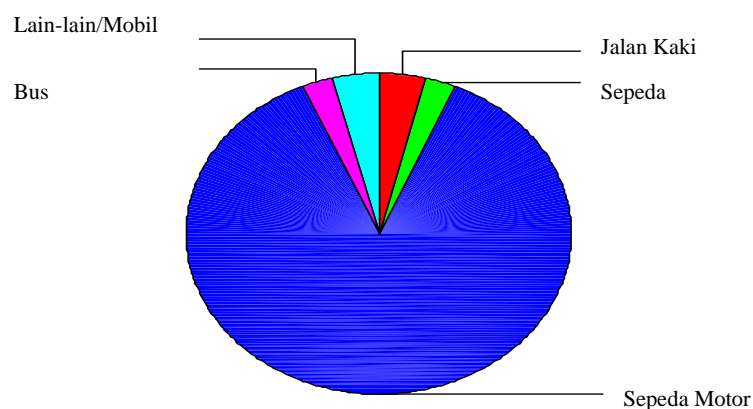
TABEL IV.6
ANALISIS KARAKTERISTIK MOBILITAS PENDUDUK
BERDASARKAN CARA PENCAPAIAN LOKASI PEKERJAAN

INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Di Rumah	Dalam Wil. Kel. Danyang	Industri Kecil Di Purwodadi	Luar Kel. Danyang Dalam Kec. Purwodadi	Diluar Kec. Purwodadi
Tempat Bekerja	3,90 %	5,20 %	2,60 %	64,90	23,40 %
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Berjalan Kaki	Sepeda	Sepeda Motor	Bus	Lain-lain/Mobil
Cara Mencapai Lokasi Pekerjaan	3,90 %	2,60 %	87,00 %	2,60	3,90 %
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Kurang dari 30 menit		Antara 30 menit - 1 jam		1 – 2 jam
Lama Perjalanan	81,80 %		13,00 %		5,20 %
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	Tidak Biaya	< Rp. 2.000	Rp. 2.000 sd 5.000	Rp. 5.000 sd 7.500	> Rp. 7.500
Biaya Transport	7,80 %	29,90 %	40,30 %	10,40	11,70 %

Sumber : Hasil analisis, 2006

Masyarakat penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah yang bekerja, di rumah yakni 3,90%, yang bekerja dalam wilayah Kelurahan Danyang sebanyak 5,20%, di industri kecil di Purwodadi 2,60%, sedangkan yang bekerja di luar wilayah kelurahan Danyang dalam kecamatan Purwodadi 64,90% dan diluar kecamatan Purwodadi 23,40 %. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar penghuninya bekerja tidak jauh dari tempat tinggalnya yang masih wilayah di Kecamatan Purwodadi.

Cara mencapai lokasi pekerjaan yang paling besar adalah bersepeda motor sebesar 87 % dan yang paling rendah dengan sepeda sebesar 2,60 %. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas untuk keluar dari kawasan perumahan lebih efektif dan efisien menggunakan sepeda motor. Sebagai gambaran prosentase pemakaian alat transportasi dalam mencapai lokasi pekerjaan, berikut kami sampaikan grafik sebagai berikut :



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.6
CARA MENCAPAI LOKASI PEKERJAAN PENGHUNI
PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH PURWODADI

Waktu yang diperlukan untuk mencapai lokasi pekerjaan bagi penghuni perumahan dengan perjalanan kurang dari 30 menit sebesar 81,80 %, lama perjalanan tiga puluh sampai 1 jam sebesar 13,00 % dan antara 1 – 2 jam 5,20 %. Hal ini menunjukkan banyak penghuni perumahan yang dekat dengan tempat bekerja karena waktu tempuh yang diperlukan kurang dari 30 menit.

Biaya transport yang digunakan rata-rata antara Rp. 2.000 – Rp. 5.000 . Hal ini ditunjukkan dengan prosentase sebesar 40,30 % oleh responden.

4.2.2 Analisis Peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan di lingkungan perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi

Analisis peran serta masyarakat untuk melihat seberapa besar kesediaan peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan di kawasan perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi. Analisis pemahaman masyarakat tentang kewenangan dan kegiatan pemeliharaan yang pernah dilaksanakan. n juga Analisis kesediaan masyarakat dilihat dalam bentuk perannya yaitu pemikiran, biaya dan tenaga. Disamping itu juga Analisis kesediaan dalam aspek manajemen (pengelolaannya) yaitu dalam perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian.

Peran serta masyarakat dalam pengelolaan jalan di lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dalam penelitian ini dikaji dalam beberapa aspek yaitu :

- a. Pemahaman tentang kewenangan pengelolaan jalan lingkungan
- b. Pengetahuan tentang kegiatan pemeliharaan jalan lingkungan perumahan setiap tahun.

- c. Pengetahuan tentang kegiatan pemeliharaan jalan yang pernah dilakukan.
- d. Ketersediaan secara umum apabila pengelolaan pemeliharaan jalan diserahkan dari Pemerintah ke Masyarakat.
- e. Ketersediaan bentuk peran serta masyarakat dalam pemikiran, ide dan gagasan.
- f. Ketersediaan bentuk peran serta masyarakat dalam biaya.
- g. Ketersediaan bentuk peran serta masyarakat dalam tenaga.
- h. Ketersediaan Pengelolaan jalan oleh masyarakat dalam aspek Perencanaan.
- i. Ketersediaan Pengelolaan jalan oleh masyarakat dalam aspek Pembiayaan.
- j. Ketersediaan jumlah kontribusi yang akan diberikan dalam pemeliharaan jalan.
- k. Ketersediaan Pengelolaan jalan oleh masyarakat dalam aspek Kelembagaan.
- l. Ketersediaan Pengelolaan jalan oleh masyarakat dalam aspek Pengawasan.

4.2.2.1 Analisis Pemahaman Masyarakat Terhadap kewenangan dan Kegiatan Pemeliharaan Jalan Di Lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi

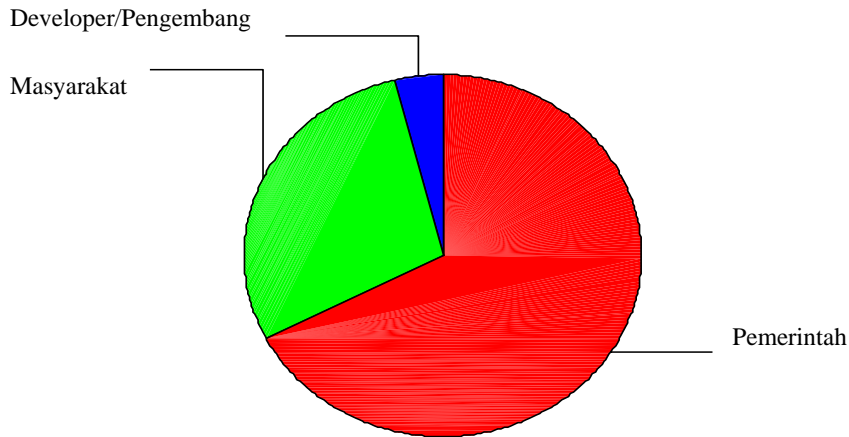
Dalam penelitian diketahui bahwa pemahaman masyarakat terhadap kewenangan pengelolaan sangat bervariasi, termasuk terhadap kegiatan pemeliharaan yang pernah dilakukan. Untuk lebih detailnya dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut :

TABEL IV.7

ANALISIS PEMAHAMAN MASYARAKAT TERHADAP KEWENANGAN KEGIATAN PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN DI PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH PURWODADI

INDIKATOR	DESKRIPSI		
	Pemerintah	Masyarakat	Developer/Pengembang
Pemahaman Kewenangan	67,50 %	28,60 %	3,90 %

Sumber : Hasil Analisis, 2006



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.7

PEMAHAMAN MASYARAKAT TERHADAP KEWENANGAN KEGIATAN PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN DI PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH PURWODADI

Dari hasil penelitian diatas diketahui sebagian masyarakat Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi beranggapan bahwa kewenangan pengelolaan jalan dilingkungan perumahan mereka adalah Pemerintah Kabupaten dalam hal ini Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten (67,50 %), sehingga walaupun mereka mengetahui kerusakan berat pada ruas jalan dilingkungan mereka, masyarakat tetap menunggu perbaikan dari Pemerintah. Sedangkan sebagian masyarakat yang beranggapan bahwa kewenangan pengelolaan pemeliharaan oleh masyarakat sendiri adalah sebesar 28,60 % atau 22 orang. Anggapan tersebut didasarkan pemahaman bahwa jalan lingkungan adalah jalan perumahan atau jalan dengan lebar hanya 2 s/d 4 meter. Frekwensi pelaksanaan pemeliharaan jalan oleh pemerintah yang sangat jarang sekali. Untuk masyarakat yang beranggapan bahwa

kewenangan pengelolaan pemeliharaan jalan merupakan tanggungjawab Pengembang sebesar 3,90 % atau 3 orang. Anggapan ini didasarkan pengetahuan mereka karena melihat perumahan disekitarnya (BTN) yang pemeliharaannya masih dilakukan oleh Pengembang.

Salah satu pendekatan pada masyarakat untuk dapat membantu program pemerintah dalam pemeliharaan jalan adalah mengubah pola pikir masyarakat tentang pemahaman bahwa semua pengelolaan jalan adalah tanggung jawab pemerintah. Beberapa aspek yang dapat merubah pola pikir masyarakat dengan cara antara lain : menggugah peran serta dan organisasi masyarakat dalam pemeliharaan jalan lingkungan, memberikan penyuluhan pentingnya pemeliharaan untuk mempertahankan tingkat pelayanan dan merubah pola pikir bahwa pemeliharaan hanya tanggungjawab pemerintah.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa pemahaman masyarakat terhadap kewenangan pengelolaan sangat bervariasi, termasuk terhadap kegiatan pemeliharaan yang pernah dilakukan. Untuk lebih detailnya dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut :

TABEL IV.8

ANALISIS PEMAHAMAN MASYARAKAT TERHADAP KEGIATAN PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN DI PERUMAHAN KORPRI SAMBAK INDAH PURWODADI YANG PERNAH DILAKUKAN

INDIKATOR	DESKRIPSI		
	Ada	Tidak Ada	Tidak Tahu
Pemahaman Tentang Pernah/tidak Diadakan Pemeliharaan Jalan	87,00 %	2,60 %	10,40 %

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Pengetahuan masyarakat bahwa pernahkah pemerintah mengadakan pemeliharaan jalan di lingkungan perumahan mereka, sebagian besar menjawab pernah 87,00 % atau 67 orang. Masyarakat beranggapan walaupun tidak setiap tahun tapi pemerintah pernah mengadakan pemeliharaan jalan di kawasan mereka. Sedangkan yang menjawab tidak pernah sebesar 2,60 % atau 2 orang. Hal ini dikarenakan mereka penduduk baru sehingga pada waktu ada pemeliharaan mereka tidak mengetahui. Untuk masyarakat yang menjawab tidak tahu sebesar 10,40 % atau 8 orang. Hal ini karena bisa karena mereka penduduk baru atau ketidak pedulian mereka terhadap kondisi jalan disekitar mereka.

TABEL IV.9
ANALISIS PEMAHAMAN MASYARAKAT TERHADAP KEGIATAN
PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN DI PERUMAHAN KORPRI
SAMBAK INDAH PURWODADI YANG DILAKUKAN
PADA PERIODE TAHUNAN

INDIKATOR	DESKRIPSI		
	Ada	Tidak Ada	Tidak Tahu
Pemahaman Tentang Pemeliharaan tiap tahunnya	15,60 %	76,60 %	7,80 %

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Pemahaman masyarakat tentang realisasi pemeliharaan jalan pada setiap tahunnya sebagian besar menjawab tidak ada sebesar 76,60 % atau 59 orang. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat sangat peduli terhadap pelaksanaan pemeliharaan jalan di lingkungan perumahan mereka dan mereka mengetahui bahwa pemerintah tidak setiap tahun mengalokasikan pembiayaan pemeliharaan jalan dilingkungan mereka. Sedangkan masyarakat yang menjawab ada sebesar 15,60 % atau 12 orang. Untuk masyarakat yang tidak tahun sama sekali sebesar

7,80 % atau 6 orang. Hal ini dikarenakan mereka masih belum lama tinggal di kawasan perumahan.

4.2.2.2 Analisis Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi

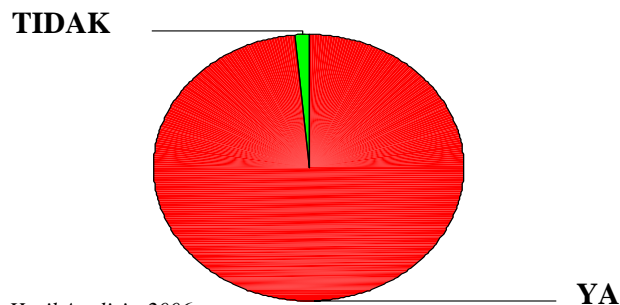
a. Analisis Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi secara umum

Untuk mengetahui seberapa besar peran serta masyarakat dalam kesediaannya untuk terlibat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan, berikut dapat dilihat hasil penelitian sebagai berikut :

TABEL IV.10
ANALISIS PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN SECARA UMUM

INDIKATOR	KETEGORI JAWABAN			
	YA		TIDAK	
	JML	%	JML	%
Kesediaan masyarakat terhadap pengelolaan pemeliharaan jalan oleh masyarakat	76	98.70	1	1.3

Sumber : Hasil Analisis, 2006



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.8
PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN SECARA UMUM

Melihat hasil diatas bahwa kesediaan masyarakat untuk ikut berperan serta dalam pengelolaan pemeliharaan jalan di lingkungan mereka sangat besar 98,70 % atau 76 orang. Sedangkan yang tidak bersedia hanya 1,30 % atau 1 orang. Kesediaan ini masih bersifat umum belum dikategorikan dalam kelompok kesediaan bagaimana bentuk peran serta maupun kesediaan dalam aspek pengelolaan (manajemen). Tapi secara umum kesediaan masyarakat sangat tinggi sekali untuk ikut terlibat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan di lingkungan mereka.

Pengertian peran serta dalam pemeliharaan jalan adalah keterlibatan masyarakat serta bertanggungjawab secara aktif maupun pasif secara individu, keluarga atau kelompok. Masalah pemeliharaan jalan adalah merupakan beban seluruh perkotaan. Dari hasil diatas ternyata masih ada anggapan bahwa tanggung jawab pemeliharaan adalah seluruhnya pemerintah. Hal itu yang menyebabkan sebagian kecil masyarakat tidak bersedia untuk terlibat dalam pemeliharaan jalan lingkungan.

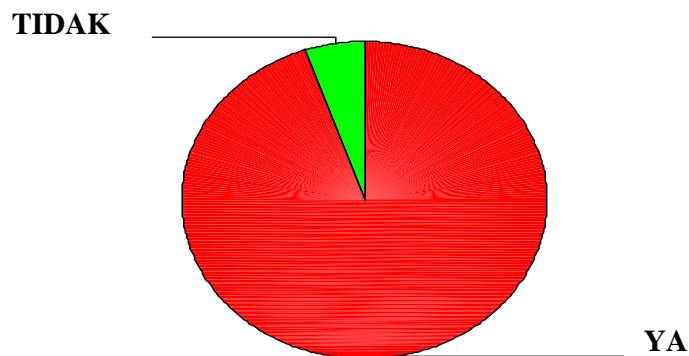
b. Analisis Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi ditinjau dalam Bentuk perannya

Kesediaan masyarakat untuk terlibat peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan yang ditinjau dalam bentuk perannya (ide, biaya dan tenaga), maka berikut disajikan tabel penelitian seperti dibawah ini :

TABEL IV.11
ANALISIS PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DALAM
BENTUK PEMIKIRAN, IDE DAN GAGASAN

INDIKATOR	KETEGORI JAWABAN			
	YA		TIDAK	
	JML	%	JML	%
Kesediaan peran serta masyarakat dalam bentuk pemikiran, ide atau gagasan.	73	94.80	4	5.20

Sumber : Hasil Analisis, 2006



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.9
PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DALAM
BENTUK PEMIKIRAN, IDE DAN GAGASAN

Peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan ditinjau dari bentuk peran serta ide, gagasan dan pemikiran dari hasil penelitian didapat sebesar 94,80 % atau 73 orang. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat lebih cenderung untuk ikut dalam menyampaikan pemikiran, ide dan gagasan dalam pemeliharaan jalan seperti usulan ruas jalan, konstruksi, model pemeliharaan dan lain sebagainya. Sedangkan yang tidak bersedia dalam ide, gagasan dan pemikiran

sebesar 5,20 % atau 4 orang. Hal ini dikarenakan menurut mereka bahwa pemerintah lebih mengetahui atau mampu dalam hal pemikiran dan konstruksi sedangkan kemampuan masyarakat sangat terbatas.

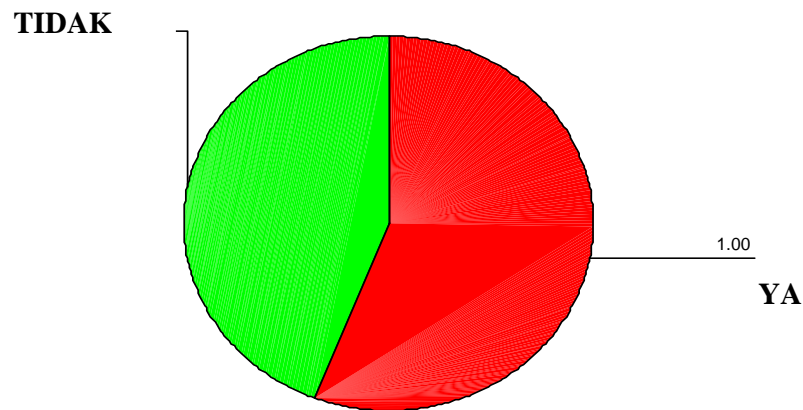
Salah satu bentuk peran serta menurut Bryan dan White dalam Ndraha (1983:23) adalah dalam bentuk buah pikiran. Ide, pemikiran dan gagasan adalah perwujudan dari buah pikiran masyarakat yang ingin disampaikan dalam peran serta mereka. Menurut Surbakti (1984:72-73) bentuk peran serta masyarakat bisa berupa usulan kegiatan yang bisa digolongkan dalam ide, pemikiran dan gagasan.

Bentuk peran serta yang lain adalah dalam bentuk biaya. Berikut kami sampaikan tabel analisis bentuk peran serta dalam biaya adalah sebagai berikut :

TABEL IV.12
ANALISIS PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DALAM BENTUK BIAYA

INDIKATOR	KETEGORI JAWABAN			
	YA		TIDAK	
	JML	%	JML	%
Kesediaan peran serta masyarakat dalam bentuk biaya.	43	55.80	34	44.20

Sumber : Hasil Analisis, 2006



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.10
PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DALAM
BENTUK BIAYA

Sedangkan bentuk peran serta dalam biaya sebagian besar bersedia sebesar 55,80 % atau 43 orang dan yang tidak bersedia sebesar 37,20 % atau 34 orang.

Bentuk peran serta yang lain menurut Bryan dan White dalam Ndraha (1983:23) adalah dalam bentuk harta dan uang. Peran serta dalam biaya adalah perwujudan dari bentuk peran harta dan uang. Bentuk biaya juga bisa digolongkan dalam harta benda (davis dalam santosa 1988:16). Surbakti juga menggolongkan iuran atau sumbangan materiil termasuk bentuk peran dalam biaya.

Bentuk peran masyarakat dalam biaya dilihat juga terhadap faktor yang mempengaruhinya yaitu tingkat pendidikan dan pendapatan. Masyarakat dengan berpendidikan tinggi (SMA, S1, Pasca sarjana) dan mempunyai pekerjaan yang

baik lebih cenderung untuk bersedia dalam pembiayaan. Sedangkan yang berpendidikan SD, SMP dan pekerjaan kurang mapan termasuk kategori yang tidak bersedia dalam pembiayaan.

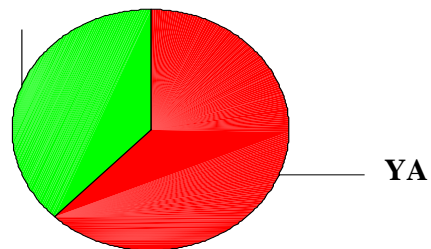
Bentuk peran serta yang lain adalah dalam bentuk tenaga. Berikut kami sampaikan tabel analisis bentuk peran serta dalam biaya adalah sebagai berikut :

TABEL IV.13
ANALISIS PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DALAM BENTUK TENAGA

INDIKATOR	KETEGORI JAWABAN			
	YA		TIDAK	
	JML	%	JML	%
Kesediaan peran serta masyarakat dalam bentuk tenaga.	48	62.30	29	37.70

Sumber : Hasil Analisis, 2006

TIDAK



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.11
PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DALAM BENTUK TENAGA

Bentuk peran serta dalam tenaga sebagian besar bersedia sebesar 62,30 % atau 48 orang dan yang tidak bersedia sebesar 37,70 % atau 29 orang.

Salah satu bentuk peran serta yang lain menurut Bryan dan White dalam Ndraha (1983:23) adalah dalam bentuk tenaga atau gotong royong. Kesiediaan peran serta dalam tenaga di Perumahan Korpri Sambak Indah adalah perwujudan dari bentuk peran sebagaimana menurut Ndraha. Seperti juga menurut Davis dalam Santosa (1988:16), bahwa bentuk peran bisa dalam tenaga.

Bentuk peran masyarakat dalam tenaga dilihat juga terhadap faktor yang mempengaruhinya yaitu tingkat pendidikan dan pendapatan. Masyarakat yang berpendidikan tinggi (SMA, S1, Pasca sarjana) dan mempunyai pekerjaan yang baik lebih cenderung untuk tidak memilih bentuk peran serta tenaga. Pada masyarakat dengan pendidikan SD, SMP dan masyarakat yang mempunyai pekerjaan kurang mapan lebih memilih keterlibatannya dalam tenaga.

c. Analisis Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi ditinjau dalam Pengelolaannya

Kemudian untuk melihat kesiediaan masyarakat untuk terlibat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan yang ditinjau dari aspek pengelolaan/manajemen (perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian/Pengawasan), maka

berikut disampaikan hasil penelitian seperti dibawah ini :

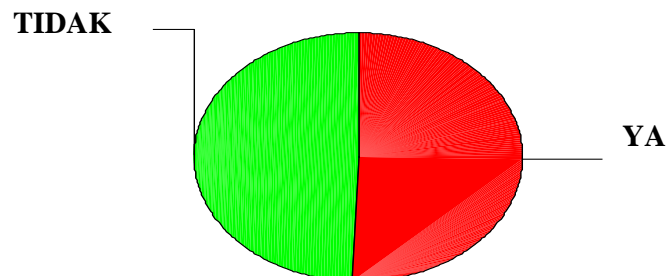
1. Aspek Perencanaan

TABEL IV.14

ANALISIS PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DARI ASPEK PERENCANAAN

INDIKATOR	KATEGORI JAWABAN			
	YA		TIDAK	
	JML	%	JML	%
Kesediaan peran serta masyarakat dalam aspek Perencanaan	39	50.60	38	49.40
INDIKATOR	DESKRIPSI			
	SLTP	SLTA	Diploma	Sarjana/Pasca
Pendidikan	2,50 %	41,60 %	9,10 %	46,80 %

Sumber : Hasil Analisis, 2006



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.12

PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DARI ASPEK PERENCANAAN

Peran serta masyarakat sangat erat dengan kekuatan atau hak masyarakat diantaranya dalam pengambilan keputusan dan identifikasi masalah. Identifikasi dan pengambilan keputusan dalam adalah termasuk salah satu keterlibatan masyarakat dalam aspek perencanaan. Sejak usulan kegiatan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah serta musyawarah yang menentukan

prioritasi dan akhirnya mengambil keputusan terhadap pilihan kegiatan, masyarakat selalu terlibat didalamnya.

Selanjutnya kesediaan untuk terlibat dalam perencanaan adalah perwujudan peran dalam buah pikiran seperti usulan-usulan kegiatan. Tahap berikutnya adalah bagaimana masyarakat dalam perencanaan tersebut ikut musyawarah dalam mengambil keputusan tentang memilih alternatif kegiatan yang dianggap paling baik.

Dari hasil penelitian kesediaan terhadap peran serta masyarakat dalam aspek pengelolaan di bidang perencanaan, maka didapat bahwa sebanyak 39 orang atau 50,60 % mengatakan setuju sedangkan 38 orang atau 49,40 % tidak setuju.

Dari kesediaan masyarakat terhadap aspek perencanaan ada faktor yang mempengaruhinya. Peran serta dalam perencanaan dipengaruhi oleh faktor pendidikan mereka. Kecenderungan bagi masyarakat yang berpendidikan tinggi sarjana (46,80 %) dan sebagian Diploma (9,10 %) menghendaki perencanaan diserahkan oleh dinas terkait. Penyerahan perencanaan tersebut dengan alasan bahwa kemampuan masyarakat terbatas dalam perencanaan dan dinas teknis lebih menguasai dalam permasalahan perencanaan, baik usulan, rencana anggaran dan biaya serta design gambar. Masyarakat yang menghendaki perencanaan diserahkan kepada masyarakat sebagian besar berpendidikan SLTP (2,50 %), SLTA (41,60 %),. Penyerahan perencanaan tersebut dengan alasan bahwa dengan perencanaan oleh masyarakat, maka akan mudah dalam menuangkan aspirasi dan keinginan mereka dalam usulan ruas jalan termasuk memilih model konstruksi jalan yang diinginkan.

Perencanaan yang dilakukan oleh masyarakat diharapkan selalu ada pada tiap tahunnya. Perencanaan selama periode tahunan tersebut agar tetap terprogram dengan baik dan tidak terputus sehingga nantinya semua ruas jalan yang ada di Perumahan Korpri Sambak Indah dapat terpelihara. Perencanaan oleh masyarakat ini meliputi survei lokasi, prioritas usulan, rencana anggaran biaya dan desain gambar. Mengingat keterbatasan kemampuan masyarakat, pendampingan teknis oleh dinas teknis masih diperlukan untuk menjembatani persepsi masyarakat tentang konstruksi dan standar teknik konstruksi.

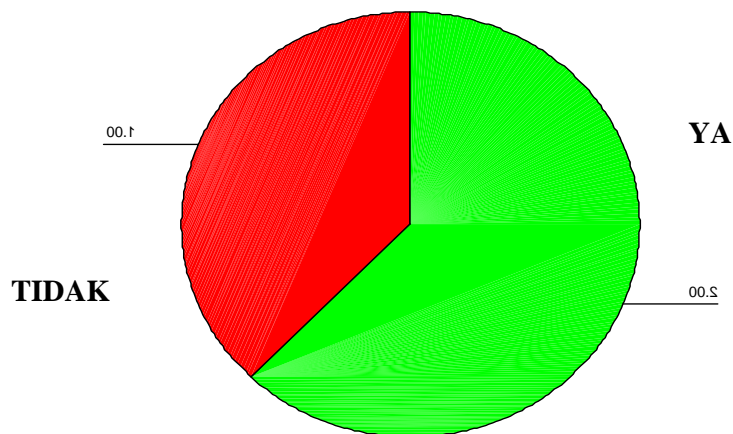
2. Aspek Pembiayaan

Berikut disampaikan hasil analisis peran serta masyarakat dalam aspek pembiayaan adalah sebagai berikut :

TABEL IV.15
ANALISIS PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DARI ASPEK PEMBIAYAAN

INDIKATOR	KETEGORI JAWABAN				
Kesediaan peran serta masyarakat dalam aspek Pembiayaan	YA		TIDAK		
	JML	%	JML	%	
	29	37.70	48	62.30	
INDIKATOR	DESKRIPSI				
	< Rp. 500.000	Rp. 500.000 sd 1.000.000	Rp. 1.000.000 sd 1.500.000	Rp.1.500.000 s.d 2.000.000	Rp.>2.000.000
Penghasilan	3,90 %	27,30 %	31,20 %	20,80 %	16,90 %

Sumber : Hasil Analisis, 2006



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.13
PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN
PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DARI ASPEK PEMBIAYAAN

Peran serta masyarakat dapat diwujudkan dalam keterlibatan masyarakat dalam aspek pembiayaan. Keterlibatan tersebut bisa dalam bentuk harta dan uang (Ndraha 1983:23). Peran serta masyarakat termasuk didalamnya adalah pengorbanan maupun resiko. Pengorbanan tersebut bisa berupa harta dan uang dengan memberikan iuran ataupun sumbangan materiil.

Kesediaan masyarakat Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi untuk terlibat dalam pembiayaan pemeliharaan jalan merupakan wujud pengorbanan mereka dalam berpartisipasi baik berupa uang ataupun materiil.

Dari penelitian yang didapatkan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Kesediaan masyarakat dalam aspek pembiayaan bahwa sebagian besar menyatakan tidak memilih aspek pembiayaan dengan prosentase 62,30 % atau 48

orang. Responden yang bersedia didalam pembiayaan sebesar 37,70 % atau 29 orang.

Dari kesediaan masyarakat terhadap aspek pembiayaan ada faktor yang mempengaruhinya. Peran serta dalam pembiayaan dipengaruhi oleh faktor pendapatan mereka. Masyarakat yang bersedia dalam pembiayaan rata-rata mereka yang berpenghasilan antara Rp. 1.500.000 – Rp. 2.000.000 (20,80 %) dan diatas Rp. 2.000.000. Kesediaan mereka karena mereka mempunyai kemampuan membayar (ability to pay). Dari yang bersedia 37,70 % tersebut dengan perincian 24,70 % (19 orang) bersedia dengan iuran < Rp. 5.000/bulan, 6,50 % (5 orang) bersedia dengan iuran Rp. 7.500/bulan dan yang bersedia iuran Rp. 10.000/bulan sebanyak 6,50 % (5 orang). Untuk masyarakat yang tidak bersedia rata-rata yang berpenghasilan dibawah Rp. 1.500.000.

Pembiayaan yang nantinya diterapkan diharapkan tidak memberatkan masyarakat. Model pembiayaan per bulan lebih meringankan masyarakat. Besar iuran per bulan diharapkan disesuaikan dengan kemampuan membayar tiap warga. Estimasi biaya pemeliharaan jalan pada tahun sudah bisa dihitung, sehingga beban biaya yang harus dibayar oleh masyarakat per KK bisa diketahui.

Perkiraan biaya tersebut dijadikan iuran minimal yang dibebankan ke masyarakat.

3. Aspek Kelembagaan

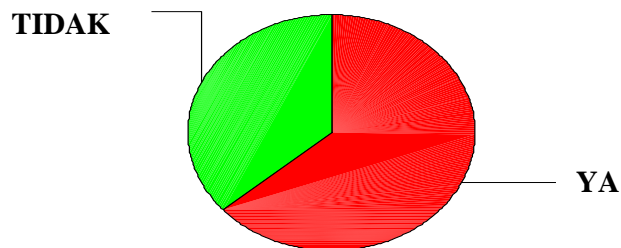
Berikut disampaikan hasil analisis peran serta masyarakat dalam aspek kelembagaan adalah sebagai berikut :

TABEL IV.16

ANALISIS PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DARI ASPEK KELEMBAGAAN

VARIABEL	KETEGORI JAWABAN			
	YA		TIDAK	
	JML	%	JML	%
Kesediaan peran serta masyarakat dalam Aspek Kelembagaan/Organisasi	49	63.60	28	36.40
INDIKATOR	DESKRIPSI			
	SLTP	SLTA	Diploma	Sarjana/ Pasca Sarjana
Pendidikan	2,50 %	41,60 %	9,10 %	46,80 %

Sumber : Hasil Analisis, 2006



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.14

PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DARI ASPEK KELEMBAGAAN

Peran serta masyarakat keterlibatan masyarakat diantaranya adalah dalam pelaksanaan pembangunan (Panudju, 1999:71). Salah satu keterlibatan

masyarakat di dalam pelaksanaan adalah masuknya mereka dalam kelembagaan. Kelembagaan adalah suatu organisasi yang mengelola dalam pemeliharaan jalan. Kelembagaan bisa yang dibentuk melibatkan unsur masyarakat dan unsur pemerintah.

Dari masyarakat ditunjuk personil yang memang mempunyai kemampuan teknis, sedangkan dari pemerintah diambil dari dinas terkait. Unsur pemerintah sangat dibutuhkan karena disamping pendampingan secara teknis juga terkait dengan subsidi bantuan yang mungkin ada dari pemerintah.

Dalam aspek kesediaan dalam organisasi didapat bahwa masyarakat cenderung untuk ikut terlibat dengan hasil penelitian sebesar 63,60 % atau 49 orang sedangkan yang tidak ingin ikut dalam organisasi sebesar 36,40 % atau 28 orang.

Dari kesediaan masyarakat terhadap aspek kelembagaan ada faktor yang mempengaruhinya. Peran serta dalam kelembagaan dipengaruhi oleh faktor pendidikan mereka. Kecenderungan bagi masyarakat yang berpendidikan tinggi sarjana (46,80 %) dan sebagian Diploma (9,10 %) bersedia ikut terlibat dalam kelembagaan. Masyarakat berpendidikan SLTP (2,50 %), SLTA (41,60 %) lebih memilih tidak ikut terlibat dalam kelembagaan.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat sangat peduli terhadap kondisi jalan di lingkungannya sehingga mereka ingin ikut terlibat dalam

kelembagaan/organisasinya.

4. Aspek Pengendalian dan Pengawasan

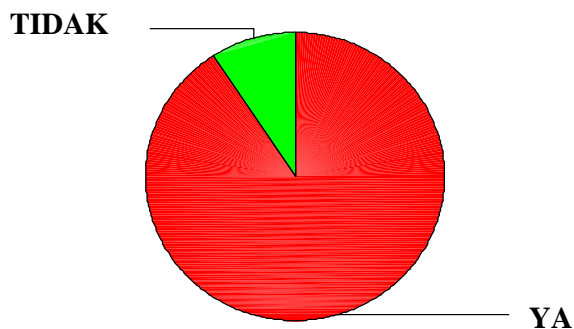
Berikut disampaikan hasil analisis peran serta masyarakat dalam aspek pengendalian adalah sebagai berikut :

TABEL IV.17

ANALISIS PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DARI ASPEK PENGENDALIAN

VARIABEL	KETEGORI JAWABAN			
	YA		TIDAK	
	JML	%	JML	%
Kesediaan peran serta masyarakat dalam Aspek Pengendalian	70	90.90	7	9.10
INDIKATOR	DESKRIPSI			
	SLTP	SLTA	Diploma	Sarjana/ Pasca Sarjana
Pendidikan	2,50 %	41,60 %	9,10 %	46,80 %

Sumber : Hasil Analisis, 2006



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.15

PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN DITINJAU DARI ASPEK PENGENDALIAN

Salah satu bentuk peran serta adalah partisipasi dalam aktivitas dalam proyek-proyek pembangunan (Koentjaraningrat, 1980:79). Aspek pengendalian dan pengawasan merupakan bentuk partisipasi aktif dalam kegiatan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah. Demikian juga menurut Surbakti, bahwa peran serta masyarakat termasuk di dalamnya ikut serta mengawasi pelaksanaan Pembangunan. Keterlibatan masyarakat Perumahan Korpri Sambak Indah dalam pengendalian dan pengawasan mencerminkan keterlibatan mereka untuk menjaga mekanisme pelaksanaan kegiatan pemeliharaan sesuai dengan standar teknik.

Kesediaan masyarakat untuk terlibat dalam pengawasan/pengendalian sangat besar sekali mencapai 90,90 % atau 70 orang. Hasil ini merupakan prosentase yang terbesar dari aspek yang lain. Hal tersebut dengan alasan bahwa pengawasan dan pengendalian oleh masyarakat lebih efektif dan transparan. Sedangkan yang tidak bersedia hanya 7 orang atau 9,10 % dengan alasan bahwa masyarakat belum mampu dan tidak mempunyai perangkat dalam ikut mengendalikan, mengawasi, monitoring dan mengevaluasi sehingga dikhawatirkan tidak efektif dan efisien.

Peran serta pengendalian dan pengawasan yang dilakukan masyarakat dapat digolongkan menjadi 2 jenis yaitu :

1. Peran serta dalam aktivitas bersama-sama dalam proyek-proyek pembangunan. Ada beberapa personil yang ditunjuk mewakili masyarakat untuk mengawasi pelaksanaan kegiatan pemeliharaan jalan secara langsung di lapangan.

2. Peran serta sebagai individu diluar aktivitas bersama dalam pembangunan. Masyarakat secara tidak langsung mengawasi pelaksanaan kegiatan pemeliharaan dan melaporkan lewat kelembagaan apabila ada hal-hal yang tidak benar dalam pelaksanaan.

Dari kesediaan masyarakat terhadap aspek pengendalian ada faktor yang mempengaruhinya. Peran serta dalam pengendalian dipengaruhi oleh faktor pendidikan mereka. Sebagian besar masyarakat memilih ikut serta dalam aspek pengendalian dan pengawasan. Sebagian kecil masyarakat dengan pendidikan tinggi/sarjana dengan prosentase 9,10 % tidak ingin terlibat dalam pengendalian dengan alasan keterbatasan kemampuan masyarakat dalam bidang teknik dan lebih mantap kalau diserahkan ke dinas teknik.

4.3 Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan di lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi

Dari analisis peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan di lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah, Purwodadi maka dapat dibuat penjelasannya sebagai berikut :

4.3.1 Aspek Perencanaan

Kesediaan dalam peran serta masyarakat pada aspek perencanaan dipengaruhi oleh faktor tingkat pendidikan dan tingkat pendapatan dari masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.

4.3.1.1 Tingkat Pendidikan

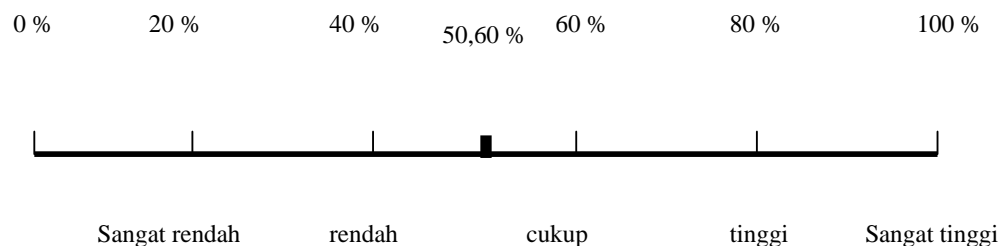
Pendidikan masyarakat penghuni Perumahan Korpri Sambak Indah bervariasi dari mereka yang berpendidikan SLTP sampai dengan Perguruan Tinggi. Masyarakat dengan tingkat pendidikan tinggi mencapai 46,80 %, sedangkan yang berpendidikan SLTP sekitar 2,50 %. Peran serta masyarakat dalam aspek perencanaan pengelolaan jalan lingkungan pada Perumahan Korpri Sambak Indah menunjukkan bahwa semakin tinggi pendidikan mereka ternyata semakin rendah derajat kesediaan masyarakat untuk ikut terlibat dalam perencanaan. Hal ini dikarenakan masyarakat dengan pendidikan tinggi tersebut memahami bahwa perencanaan adalah suatu proses kegiatan yang tidak mudah. Perencanaan mencakup kegiatan survei, usulan prioritas kegiatan, pemilihan model konstruksi, pembuatan rencana anggaran biaya (RAB) dan pembuatan gambar perencanaan. Kegiatan seperti ini hanya bisa dilakukan oleh orang yang mempunyai keahlian, sehingga tidak bisa diserahkan kepada masyarakat. Mayoritas masyarakat pada perumahan tersebut adalah PNS di Pemerintah Kabupaten Grobogan yang mengetahui mekanisme perencanaan kegiatan, sehingga dengan perencanaan diserahkan ke masyarakat dikhawatirkan tidak mampu menangani proses perencanaan.

Untuk masyarakat dengan pendidikan rendah beranggapan dengan perencanaan diserahkan kepada mereka, maka masyarakat bebas untuk mengusulkan, menentukan kegiatan serta memilih model konstruksi jalan yang akan dilaksanakan. Hal ini tidak mempertimbangkan faktor kesulitan dalam perencanaan yang membutuhkan keahlian.

4.3.1.2 Tingkat Pendapatan

Tingkat pendapatan masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah ditunjukkan dari kondisi tempat tinggal mereka yang sebagian besar sudah direnovasi. Masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dengan tingkat pendapatan tinggi mempunyai rata-rata pendidikan lebih baik (> pendidikan SMA). Hal ini menunjukkan bahwa semakin besar tingkat pendapatan mereka, kesediaan masyarakat untuk ikut peran serta dalam pengelolaan jalan di lingkungan mereka semakin kecil. Rendahnya peran serta tersebut dengan anggapan bahwa kemampuan masyarakat dalam proses perencanaan.

Kesediaan masyarakat dalam aspek perencanaan termasuk dalam kategori cukup **50,60 %**. Derajat kesediaan masyarakat untuk ikut berperan serta dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada aspek perencanaan tergolong **cukup**. Persentase tersebut dapat dilihat dalam gambar seperti dibawah ini :



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.16
DERAJAT KESEDIAAN PERAN SERTA MASYARAKAT
DARI ASPEK PERENCANAAN

4.3.2 Aspek Pembiayaan

Kesediaan dalam peran serta masyarakat pada aspek pembiayaan dipengaruhi oleh faktor tingkat pendidikan dan tingkat pendapatan dari masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.

4.3.2.1 Tingkat Pendidikan

Peran serta masyarakat dalam aspek pembiayaan dipengaruhi oleh tingkat pendidikan masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi. Semakin tinggi pendidikan masyarakat tersebut maka semakin tinggi kesediaan mereka untuk terlibat dalam aspek pembiayaan jalan di lingkungan mereka.

Pembiayaan yang nantinya diterapkan diharapkan tidak memberatkan masyarakat. Model pembiayaan angsuran bulanan lebih meringankan masyarakat. Besar iuran per bulan diharapkan disesuaikan dengan kemampuan membayar tiap warga. Estimasi biaya pemeliharaan jalan pada tahun sudah bisa dihitung, sehingga beban biaya yang harus dibayar oleh masyarakat per KK bisa diketahui. Perkiraan biaya tersebut dijadikan iuran minimal yang dibebankan ke masyarakat.

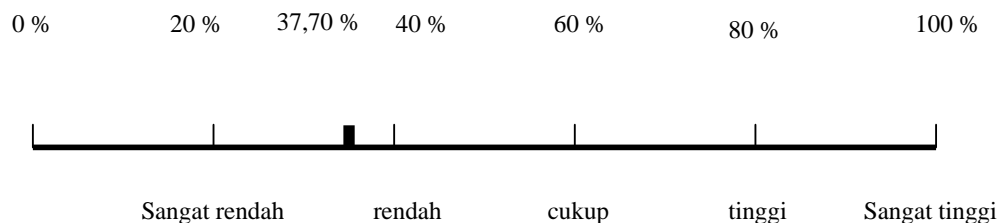
4.3.2.2 Tingkat Pendapatan

Peran serta masyarakat dalam aspek pembiayaan sangat dipengaruhi oleh tingkat pendapatan masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi. Semakin tinggi pendapatan masyarakat maka semakin tinggi kesediaan mereka untuk terlibat dalam pembiayaan jalan di lingkungan mereka. Responden yang menyatakan bersedia dalam pembiayaan sebesar 37,70 %. Rata-rata pendapatan mereka diatas Rp. 1.500.000,- per bulan. Hal ini terkait dengan kemampuan

membayar mereka (*ability to pay*) dimana nilai pengeluaran kebutuhan selama satu bulan lebih kecil terhadap penghasilan mereka selama satu bulan. Disamping itu adanya anggota yang bekerja memberikan tambahan pendapatan dalam keluarga, sehingga keluarga yang mempunyai anggota keluarga yang bekerja cenderung lebih besar peran sertanya dalam aspek pembiayaan.

Kesediaan peran serta masyarakat dalam aspek pembiayaan termasuk kategori rendah **37,70 %**.

Derajat kesediaan masyarakat untuk ikut berperan serta dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada aspek pembiayaan tergolong **rendah**. Persentase tersebut dapat dilihat dalam gambar seperti dibawah ini :



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.17
DERAJAT KESEDIAAN PERAN SERTA MASYARAKAT
DARI ASPEK PEMBIAYAAN

4.3.3 Aspek Kelembagaan

Kesediaan dalam peran serta masyarakat pada aspek perencanaan dipengaruhi oleh faktor tingkat pendidikan dan tingkat pendapatan dari masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.

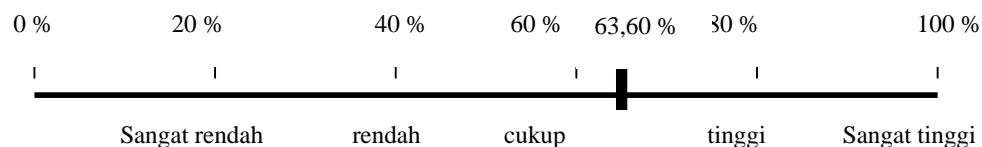
4.3.3.1 Tingkat Pendidikan

Peran serta masyarakat dalam aspek kelembagaan dipengaruhi oleh tingkat pendidikan masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi. Semakin tinggi pendidikan masyarakat tersebut maka semakin tinggi kesediaan mereka untuk terlibat dalam aspek kelembagaan. Kelembagaan disini yang dimaksud adalah masyarakat termasuk dalam suatu organisasi pengelolaan pemeliharaan jalan yang berkelanjutan. Pembentukan suatu paguyuban (lembaga) yang mengelola pemeliharaan jalan menurut masyarakat diperlukan, sehingga keterlibatan masyarakat bisa sepanjang tahun. Kelembagaan ini nantinya juga mengatur kewenangan serta tahapan-tahapan dalam aspek pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi. Pendampingan kelembagaan dari pemerintah masih diperlukan memberikan bimbingan teknis dalam pengelolaan jalan di lingkungan mereka.

4.3.3.2 Tingkat Pendapatan

Tingkat pendapatan masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah ditunjukkan dari kondisi tempat tinggal mereka yang sebagian besar sudah direnovasi. Masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dengan tingkat pendapatan tinggi mempunyai rata-rata pendidikan lebih baik (> pendidikan SMA). Pada aspek kelembagaan menunjukkan bahwa semakin tinggi pendapatan maka semakin besar pula peran serta masyarakat dalam kesediaan mereka untuk terlibat dalam aspek kelembagaan.

Kesediaan masyarakat dalam aspek kelembagaan termasuk kategori tinggi **63,60 %**. Derajat kesediaan masyarakat untuk ikut berperan serta dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada aspek kelembagaan tergolong **tinggi**. Persentase tersebut dapat dilihat dalam gambar seperti dibawah ini :



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.18
DERAJAT KESEDIAAN PERAN SERTA MASYARAKAT
DARI ASPEK KELEMBAGAAN

4.3.4 Aspek Pengendalian dan Pengawasan

Kesediaan dalam peran serta masyarakat pada aspek perencanaan dipengaruhi oleh faktor tingkat pendidikan dan tingkat pendapatan dari masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.

4.3.4.1 Tingkat Pendidikan

Peran serta masyarakat dalam aspek pengendalian dan pengawasan jalan lingkungan pada Perumahan Korpri Sambak Indah menunjukkan bahwa semakin tinggi pendidikan mereka ternyata semakin rendah derajat kesediaan masyarakat untuk ikut terlibat dalam perencanaan. Hal ini dikarenakan masyarakat dengan pendidikan tinggi tersebut memahami bahwa pengendalian adalah suatu proses kegiatan yang tidak mudah. Pengendalian harus mempunyai perangkat yang cukup dalam mengadakan evaluasi. Kemampuan teknik yang cukup dalam

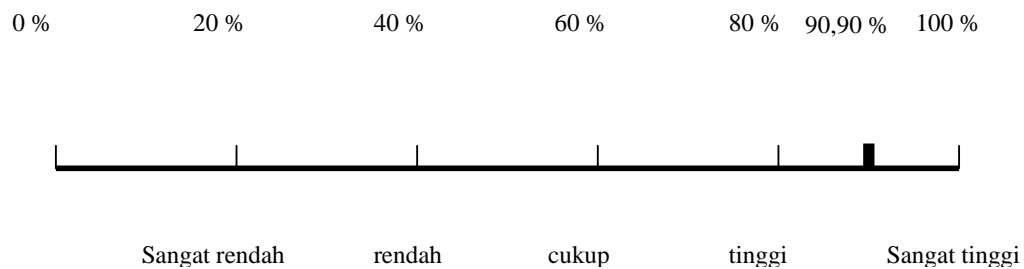
pengawasan pelaksanaan di lapangan. Kegiatan seperti ini hanya bisa dilakukan oleh orang yang mempunyai keahlian, sehingga tidak bisa diserahkan kepada masyarakat. Mayoritas masyarakat pada perumahan tersebut adalah pegawai di instansi Pemerintah Kabupaten Grobogan yang mengetahui kegiatan pengendalian dan pengawasan harus mempunyai pengalaman yang cukup untuk menjaga kualitas pekerjaan, sehingga dengan pengendalian diserahkan ke masyarakat dikhawatirkan kualitas kegiatan tidak dapat tercapai dan lebih mantap kalau diserahkan ke dinas teknik.

Untuk masyarakat dengan pendidikan rendah beranggapan dengan pengendalian diserahkan kepada mereka, maka masyarakat bebas untuk mengontrol kegiatan. Pengendalian dalam arti masyarakat hanya kegiatan mengawasi pekerjaan jalan tetapi tidak dibarengi dengan kemampuan masyarakat terhadap standar teknik. Hal ini juga di dorong keinginan bahwa dengan pengendalian oleh masyarakat, maka laporan pembiayaan juga akan lebih efisien dengan menghilangkan jalur birokrasi.

4.3.4.2 Tingkat Pendapatan

Tingkat pendapatan masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah ditunjukkan dari kondisi tempat tinggal mereka yang sebagian besar sudah direnovasi. Masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dengan tingkat pendapatan tinggi mempunyai rata-rata pendidikan lebih baik (> pendidikan SMA). Pada aspek pengendalian menunjukkan bahwa semakin tinggi pendapatan maka semakin rendah peran serta masyarakat dalam kesediaan mereka untuk terlibat dalam aspek pengendalian.

Kesediaan masyarakat yang ada pada aspek pengendalian/pengawasan termasuk kategori sangat tinggi **90,90 %**. Derajat kesediaan masyarakat untuk ikut berperan serta dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada aspek kelembagaan tergolong **tinggi**. Persentase tersebut dapat dilihat dalam gambar seperti dibawah ini :

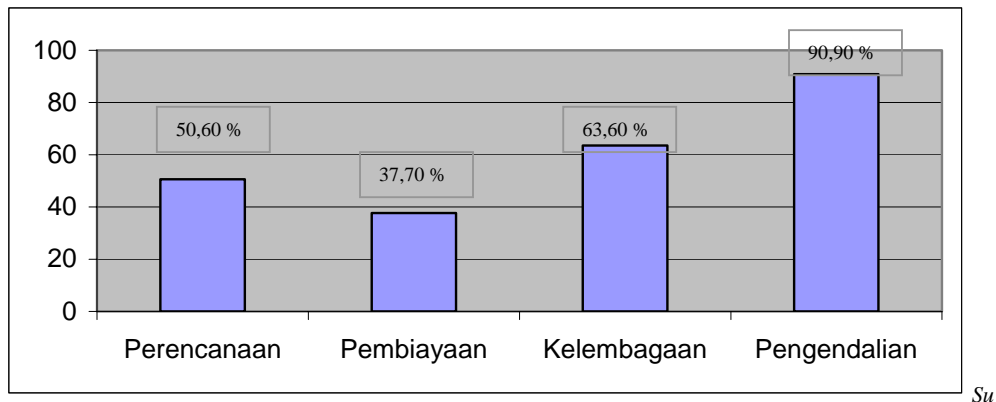


Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.19 **DERAJAT KESEDIAAN PERAN SERTA MASYARAKAT** **DARI ASPEK PENGENDALIAN**

Dari uraian tersebut diatas dapat dilihat adanya variasi keterlibatan masyarakat dalam aspek pengelolaan/manajemen. Walaupun masyarakat bersedia, tetapi mereka bervariasi dari kategori rendah hingga sangat tinggi.

Berikut kami sampaikan hasil perbandingan kesediaan peran serta masyarakat dalam aspek pengelolaan (perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian) :



Sumber : Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 4.20
PERBANDINGAN DERAJAT KESEDIAAN MASYARAKAT ANTAR
ASPEK DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN
LINGKUNGAN KORPRI SAMBAK INDAH PURWODADI

Hasil yang didapat bahwa kecenderungan peran serta masyarakat adalah dalam aspek pengendalian yang lebih tinggi yaitu 90,90 %, sedangkan yang paling rendah dalam aspek pembiayaan yaitu 37,70 %.

4.3.5 Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi

Untuk mengaitkan peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan terhadap aspek perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian serta melihat factor-faktor yang mempengaruhi terhadap peran serta masyarakat (tingkat pendidikan dan pendapatan), berikut kami sampaikan sintesa keterkaitan seperti dibawah ini :

TABEL IV.18
PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGELOLAAN PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN DITINJAU DARI
ASPEK PERENCANAAN, PEMBIAYAAN, KELMBAGAAN DAN PENGENDALIAN
DENGAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHINYA

No.	Aspek Pengelolaan Pemeliharaan Jalan	Kajian teori peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan dan faktor yang mempengaruhi peran serta	Tingkat Pendidikan	Tingkat Pendapatan
1.	Perencanaan	<ul style="list-style-type: none"> - Hak masyarakat dalam pengambilan keputusan dan identifikasi masalah dalam perencanaan. - Buah pikiran seperti usulan-usulan kegiatan. - Ikut musyawarah dalam mengambil keputusan tentang memilih alternatif kegiatan yang dianggap paling baik. - Semakin Tinggi Pendidikan dan pendapatan semakin besar peran serta 	<ul style="list-style-type: none"> - Peran serta masyarakat dalam perencanaan pemeliharaan jalan dipengaruhi tingkat pendidikan. - Semakin tinggi pendidikan menunjukkan semakin kecil peran sertanya. - Hal ini dengan anggapan bahwa masyarakat belum mampu memahami proses perencanaan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pendapatan juga berpengaruh terhadap proses perencanaan. - Masyarakat dengan pendapatan tinggi rata-rata juga berpendidikan tinggi. - Semakin tinggi pendapatannya maka semakin kecil peran sertanya.
2.	Pembiayaan	<ul style="list-style-type: none"> - Keterlibatan dalam bentuk harta dan uang (Ndraha 1983:23). Peran serta masyarakat termasuk didalamnya adalah pengorbanan maupu resiko. Memberikan iuran ataupun sumbangan materiil. - Semakin Tinggi Pendidikan dan pendapatan semakin besar peran serta 	<ul style="list-style-type: none"> - Semakin tinggi pendidikan menunjukkan semakin besar peran sertanya. - Masyarakat dengan pendidikan tinggi rata-rata berpendapatan tinggi, sehingga besar kemampuannya dalam 	<ul style="list-style-type: none"> - Semakin tinggi pendapatan menunjukkan semakin besar peran sertanya dalam pembiayaan. - Pendapatan yang tinggi menunjukkan besar pula tingkat kemampuan

			membayar.	bayarnya.
3.	Kelembagaan	<ul style="list-style-type: none"> - Peran serta masyarakat adalah keterlibatan masyarakat diantaranya adalah dalam pelaksanaan pembangunan (Panudju, 1999:71). - Salah satu keterlibatan masyarakat di dalam pelaksanaan adalah masuknya mereka dalam kelembagaan. - Semakin Tinggi Pendidikan dan pendapatan semakin besar peran serta 	<ul style="list-style-type: none"> - Semakin tinggi pendidikan menunjukkan semakin besar peran serta dalam kelembagaan. - Mereka ingin masuk dalam paguyuban (lembaga) pengelolaan jalanyang berkelanjutan programnya. 	<ul style="list-style-type: none"> - Semakin tinggi pendapatan menunjukkan semakin besar peran serta dalam kelembagaan. - Rata-rata masyarakat dengan pendidikan tinggi tergolong yang berpendapatan tinggi.
4.	Pengendalian	<ul style="list-style-type: none"> - Salah satu bentuk peran serta adalah partisipasi dalam aktivitas dalam proyek-proyek pembangunan. Semakin Tinggi Pendidikan dan pendapatan semakin besar peran serta - Peran serta masyarakat termasuk di dalamnya ikut serta mengawasi pelaksanaan Pembangunan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Semakin tinggi pendidikan menunjukkan semakin kecil peran serta dalam pengendalian - Hal ini dengan anggapan bahwa masyarakat tidak punya perangkat dan kemampuan dalam pengendalian. 	<ul style="list-style-type: none"> - Masyarakat dengan pendapatan tinggi rata-rata juga berpendidikan tinggi. - Semakin tinggi pendapatannya maka semakin kecil peran sertanya dalam pengendalian.

Sumber : Hasil Analisis, 2006

BAB V

PENUTUP

5.1 Temuan Studi dan Kesimpulan

5.1.1 Temuan Studi

Berdasarkan seluruh proses analisis yang dilakukan, maka dalam akhir penulisan kiranya dapat disimpulkan hasil temuan studi adalah sebagai berikut :

1. Perencanaan pemeliharaan jalan lingkungan di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi yang selama ini dilakukan oleh pemerintah tidak mengacu pada Tupoksi sesuai perda DPUK. Perencanaan jalan lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah menurut Perda didalam pembinaan Bidang Cipta Karya, tetapi selama ini masuk pembinaan Bidang Bina Marga. Hal tersebut dikarenakan Bidang Bina Marga mengacu SK 77 tahun 1997 dari Menteri PU dimana jalan lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah sudah termasuk di dalamnya.
2. Peran serta masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi ditinjau dalam bentuk peran sertanya, maka bentuk peran serta yang paling diminati adalah pada bentuk pemikiran, ide dan gagasan (94,80 %), kemudian pada bentuk tenaga (62,30 %) dan sumbangan pada bentuk biaya paling kecil (55,80 %).
3. Peran serta masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi ditinjau dalam aspek pengelolaan (manajemen), maka yang paling besar adalah peran serta dalam pengawasan dan pengendalian (90,90 %), kemudian pada

kelembagaan (63,60 %), keterlibatan dalam perencanaan (50,60 %) dan yang paling rendah peran serta dalam pembiayaan (37,70 %). Aspek pengendalian paling besar karena masyarakat sangat peduli dan lebih mudah/mampu melaksanakan aspek pengawasan langsung daripada aspek yang lain yang membutuhkan faktor keahlian dan biaya.

4. Hasil analisa di dapat bahwa ada hubungan antara karekteristik masyarakat dengan peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan lingkungan. Faktor tingkat pendidikan dan pendapatan berpengaruh terhadap keinginan masyarakat dalam keterlibatannya pada pengelolaan pemeliharaan jalan di lingkungan mereka. Pada aspek perencanaan, semakin tinggi pendidikan dan pendapatan mereka, maka semakin kecil peran serta mereka untuk terlibat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan. Pada aspek pembiayaan, semakin tinggi pendidikan dan pendapatan mereka, semakin tinggi pula peran sertanya. Pada aspek kelembagaan, semakin tinggi pendidikan dan pendapatan mereka, semakin tinggi pula peran sertanya. Pada aspek pengendalian, semakin tinggi pendidikan dan pendapatan mereka, maka semakin kecil peran serta mereka untuk terlibat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan. Hal ini dengan alasan terbatasnya kemampuan masyarakat dalam pemahaman tentang teknik dan perangkat pengendalian.
5. Pada peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi, ternyata tidak menunjukkan bahwa semakin tinggi pendidikan dan pendapatan masyarakat maka semakin tinggi juga peran sertanya. Tinggi rendahnya peran serta dipengaruhi terhadap aspek

pengelolaan (perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian) yang diinginkan oleh masyarakat.

6. Ketersediaan peran serta masyarakat ditinjau dari bentuk perannya (pemikiran, biaya dan tenaga) dan ditinjau dari aspek manajemen (perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian) tidak bisa diterapkan terhadap perumahan lain, karena kondisi karakteristik masyarakatnya (sosial, ekonomi, mobilitas penduduk) yang berbeda.
7. Dari proses perencanaan yang dilakukan oleh pemerintah, derajat keterlibatan masyarakat terhadap program pembangunan sangat kecil sekali. Masyarakat hanya sebatas usulan saja pada tingkat desa. Proses pemilihan alternatif kegiatan pemeliharaan sampai pengambilan keputusan tidak terlibat. Tipologi yang tepat adalah termasuk manipulasi (*manipulation*).

5.1.2 Kesimpulan

Berdasarkan hasil temuan diatas maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Perencanaan pemeliharaan jalan lingkungan di Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi yang selama ini dilakukan oleh pemerintah tidak mengacu pada Tupoksi sesuai perda DPUK. Perencanaan jalan lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah menurut Perda didalam pembinaan Bidang Cipta Karya, tetapi selama ini masuk pembinaan Bidang Bina Marga. Hal tersebut dikarenakan Bidang Bina Marga mengacu SK 77 tahun 1997 dari Menteri PU dimana jalan lingkungan Perumahan Korpri Sambak Indah sudah termasuk di dalamnya.
2. Peran serta masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi ditinjau dalam bentuk peran sertanya, ternyata hasilnya cukup besar. Hal ini

ditunjukkan dari kesediaan peran dalam bentuk pemikiran, ide dan gagasan (94,80 %), kemudian bentuk tenaga (62,30 %) dan bentuk biaya (55,80 %).

3. Peran serta masyarakat pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi ditinjau dalam aspek pengelolaan (manajemen), ternyata hasilnya bervariasi dan harus dilihat per aspek. Hal ini ditunjukkan dengan kesediaan peran serta dalam aspek pengendalian (90,90 %), kemudian pada aspek kelembagaan (63,60 %), dalam aspek perencanaan (50,60 %) dan aspek pembiayaan (37,70 %).
4. Semakin tinggi tingkat pendidikan dan pendapatan ternyata tidak menjadikan masyarakat semakin tinggi pula peran sertanya. Hal ini tetap melihat pada aspek manajemen yang dikehendaki oleh masyarakat (perencanaan, pembiayaan, kelembagaan dan pengendalian).

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan yang dapat ditarik dari penelitian ini, maka pada akhir penulisan karya ini dapat diberikan rekomendasi sebagai berikut :

5.2.1 Rekomendasi untuk Pemerintah Kabupaten Grobogan(DPUK)

1. Pelimpahan perencanaan jalan lingkungan termasuk jalan lingkungan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi dibawah Bidang Cipta Karya sesuai Tupoksi DPUK sesuai Perda.
2. Melihat peran serta masyarakat yang sangat tinggi, maka perlu diadakan realisasi. terhadap kemungkinan penyerahan pengelolaan pemeliharaan jalan dilingkungan perumahan korpri Sambak Indah Purwodadi kepada masyarakat penghuni perumahan tersebut sehingga dapat meringankan beban pemerintah.

3. Dalam penyerahan pengelolaan kepada masyarakat perlu diadakan survey lebih detail terhadap masing-masing KK (Kepala Keluarga), apa yang diinginkan dan peran seperti apa yang diinginkan (bentuk peran maupun aspek manajemen) sehingga tidak memberatkan Penghuni tersebut. Hal tersebut sangat penting untuk pelaksanaan dan keberlanjutan program karena program ini akan menerus sepanjang tahun agar tidak ada masalah dalam pelaksanaannya.

5.2.2 Rekomendasi Studi Lanjutan

Berdasarkan keterbatasan studi yang dimiliki dan hasil temuan penelitian, maka dapat direkomendasikan beberapa bentuk studi lanjutan sebagai berikut :

1. Kajian pengaruh aksesibilitas terhadap kesediaan peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.
2. Studi faktor terhadap kesediaan peran serta masyarakat dalam pengelolaan pemeliharaan jalan pada Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi.
3. Studi untuk melihat peran serta masyarakat Perumahan Korpri Sambak Indah Purwodadi pada pengelolaan pemeliharaan prasarana selain jalan (fasilitas sampah, drainase, air bersih dll)

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU DAN REFERENSI

- Haral dan Faiz, 1988. *Road Deterioration in Developing Countries*. World Bank. Washington DC
- Heggie, Ian 1995. *Managing and Financing Roads*. World Bank Technical Paper
- Heggie, Ian G. and Piers Vickers, 1998. *Commercial Management and Financing of Roads*. Technical Paper 409. Washington, DC : World Bank
- Hutchinson, B.G. 1974. *Principles of Urban Transport System Planning*. Washington DC : Scripta Book Company.
- Koentjaraningrat, 1987. *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat*. Jakarta : Gramedia
- Miro, Fidel 1997. *Sistem Transportasi Kota*, Penerbit tarsito, Bandung
- Nasir Moh. 1998, *Metode Penelitian*, Jakarta, Ghalia Indonesia
- Ndraha, Taliziduhu. 1983. *Partisipasi Dalam Pembangunan* . Jakarta : LP3ES
- Panudju, B., 1999, *Pengadaan Perumahan Kota dengan Peran Serta Masyarakat Berpenghasilan Rendah*, Bandung : Alumni.
- Robinson R,U Danielson & M Snaith, 1998. *Road Maintenance Management : Concept and System*. Macmillan Press Ltd.
- Rukmana, Nana, et al, (eds), 1993, *Manajemen Pembangunan Prasarana Perkotaan*, LP3ES Jakarta
- Siahaan, N.H.T., 2004, *Hukum Lingkungan dan Ekologi Pembangunan*, Erlangga, Jakarta
- Sutrisno, Loekman. 2004. *Menuju Masyarakat Partisipatif*. Jakarta : Kanisius
- Watson, J., 1989. “ *Highway Construction and Maintenance* “, 2nd edition, England Longman Scientific & Technical.
- Widodo, Erna dan Muktar, 2003. *Konstruksi Ke Arah Penelitian Deskriptif*. Yogyakarta Avyrouz
- Yunus.HS 2005. *Manajemen Kota*. Pustaka Pelajar Yogyakarta : 2005

B. MAKALAH/TESIS

- Hermawan, Benny, 2000, *Financing of Urban Road Maintenance*, Case study : Bandar Lampung Municipality, HIS Rotterdam
- Tjahyati, Budhy. 1996. *Visi Pengelolaan Perkotaan Dalam Menghadapi Tantangan Pembangunan Perkotaan Pada Pembangunan Jangka Panjang Tahap Kedua*. Makalah disampaikan pada seminar manajemen perkotaan masa depan, Bandung, Juni 1996

- Parikesit, Danang, Agus Taufik Mulyono, Ibnu Busono, 2002. “ *Mekanisme Keterlibatan Pihak Swasta dalam Pemeliharaan Jalan sebagai Antisipasi Road Fund.*” Makalah disampaikan dalam Konferensi Regional Teknik Jalan, Denpasar – Bali.
- Tamin, Ofyar Z, Rizal Z. Tamin dan Muhammad Isnaeni, 2002. “ *Pengembangan Model Alokasi Pendanaan Jalan Propinsi yang Sesuai di Era Otonomi Daerah* “. Makalah disampaikan dalam Konferensi Regional Teknik Jalan, Denpasar - Bali.

C. PERATURAN DAN KEBIJAKAN

- Undang-undang No. 32 Tahun 2004 *Tentang Pemerintah Daerah.*
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 *Tentang Jalan*
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 *Tentang Pemerintah Daerah*
- Undang-undang Nomor 4 Tahun 1992 *Tentang Perumahan dan Permukiman*
- Pemerintah Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 *Tentang Kewenangan Pemerintah Propinsi*
- Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1985 *Tentang Jalan*
- Petunjuk perencanaan kawasan perumahan, DPU tahun 1987
- PP No. 14 tahun 1987 , *Penyerahan sebagian urusan PU dari Pemerintah Pusat kepada Pemda Tingkat II*
- Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1990 *Tentang Penerapan Sistem Manajemen Operasi dan Pemeliharaan Prasarana Kota Dalam Penyusunan dan Pelaksanaan APBD bidang Operasi dan Pemeliharaan Prasarana Kota Tahun Anggaran 1990/1991 di Daerah Uji Coba.*
- SK Menteri Negara Perumahan Rakyat Nomor 06/KPTS/1994

D. TERBITAN TERBATAS

- Dokumen Perencanaan DPU Kab. Grobogan 2002-2006*
- Kota Purwodadi Dalam Angka 2004*, BPS, Bappeda Kab. Grobogan, 2004
- Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Kota Purwodadi 2003-2013*, Pemerintah Kabupaten Grobogan
- Sunarti Ni Made. 2002. *Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Sampah Rumah Tangga*. Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang.
- C. Aref Dwi Harjono.2004. *Arahan Peningkatan Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Kota DI Kota Semarang*. Tesis Jurusan Magister Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro